

1/21
31. Jahrgang

DAS MAGAZIN DER DEUTSCH-INDONESISCHEN GESELLSCHAFT

Boots- und Schiffsrouten



Das Magazin der Deutsch-Indonesischen Gesellschaft

1/21

Boots- und Schiffsrouten

Inhalt

Boots- und Schiffsrouten

Report

Editorial

Das erste Heft im achten Jahrzehnt des Bestehens der Deutsch-Indonesischen Gesellschaft; das erste Heft im vierten Jahrzehnt des Bestehens dieses Magazins liegt hiermit vor. 2020 wollte die DIG ihren 70. Geburtstag begehen (im letzten *kita*-Heft ist dieses Jubiläum Thema gewesen). Angesichts der gegebenen Umstände zu Zeiten der Covid-Pandemie konnte nichts Entsprechendes stattfinden, und auch im laufenden Jahr wird das gewohnte Bei- und Miteinander nicht so sein wie sonst - **aber** unser *kita* bleibt.

Für den weltgrößten Archipel mit den mehr als 17.000 Inseln und den zahllosen Wasserstraßen dazwischen ist es ein spannendes Thema, etwas über Schiffe und deren Wege zu erfahren. Einige Aspekte dazu sind hier aufgearbeitet:
In der Übersetzung von Sabine Müller lesen wir eine von dreizehn Kurzgeschichten von Iksaka Banu aus dessen Sammlung „Alles für Hindia!" (auf Deutsch im Ostasien Verlag erschienen). Mit „Hindia" ist Hindia-Belanda / Niederländisch Indien gemeint. Banu liefert Erzählungen über die Kolonialzeit und wählt den originellen Kniff, dass alle Texte in Ich-Form verfasst sind, also so, als ob der Berichtende dabei gewesen sei - eben auch „Der Sämann".
Weitere literarische Annäherungen ans Thema sind das Gedicht „Wellengesang" von Aliem Prasasti sowie die Kurzgeschichte „Gesang auf dem Fluss dahin" von Seno Gumira Ajidarma - in Übersetzung von Michael Groß. Wie so oft steuert Michael Groß aber auch wieder Historisches und Hintergründiges bei: im Blick auf die maritimen Beziehungen zwischen den Philippinen und Indonesien zu Kolonialzeiten und zu den Piraten, die den Schiffsverkehr behelligen.
Ulrich Meier, DIG-Mitglied mit der Erfahrung vieler Reisen in Indonesien, legt einen Reisebericht einer befreundeten Familie vor, die sich von Bandung auf nach Maluku gemacht hatte. Basis dieses interinsularen Fährverkehrs bilden viele in Deutschland gebaute Schiffe, die aus Papenburg von der Meyer-Werft kamen. Heutzutage konkurrieren sie mit in Surabaya hergestellten Booten, vor allem aber mit den wachsenden Flugverbindungen im Lande.
Ein interessanter Aspekt ist die lange Zeit betriebene Versorgung von Missionsgebieten per Schiff: Panulis Saguntung schildert die Unterstützung der Mentawai-Bewohner zur Leib- und Seelsorge durch ein Netzwerk von Schiffen. In diesem Zusammenhang hat übrigens auch über Jahrzehnte ein deutscher Seemann und Kapitän segensreich gewirkt:
Rolf Petersen, mittlerweils wieder in seiner norddeutschen Heimat gestrandet.
Svann Langguth erläutert die Wechselwirkungen der Seewege – bei der erhofften musikalischen Begleitung durch legendäre Seemannslieder fehlte es in Indonesien allerdings an eben diesen Liedern.

Über die Beschäftigung mit konventionellem Schiffsverkehr hinaus gibt es eine bemerkenswerte Entwicklung im militärisch-politischen Bereich: Die Bundesregierung hat aktuell „Leitlinien zum Indo-Pazifik" vorgelegt. Und da zeichnet sich ab, dass eventuell über eine

passiv beratende Mitwirkung in sicherheitspolitischen Sektoren auch eine konkrete militärische Unterstützung in der Region greifen könnte. Über ehemaliges militärisches Engagement - nämlich im Zweiten Weltkrieg - gibt ein kurzer Bericht über Funde eines deutschen U-Bootes Auskunft, vorgelegt von Horst H. Geerken, der sich im Übrigen genau zu diesem historischen Thema umfangreich ausgelassen hat. Geerken liefert aber auch noch einen interessanten Beitrag aus seiner Erfahrung als früherer Experte in Indonesien - nämlich die Geschichte eines Schrankes.

Die gewohnte Heft-Illustration von Peter Berkenkopf veranschaulicht diesmal den Handel zur See. Und wie üblich gibt es wieder einen Überblick zu thematisch relevanten Publikationen unter „Aufgelesen".

Nach Lektüre des Heftes werden Sie wieder einiges dazugelernt und Ihren Horizont erweitert haben. Und das kann ja ein Gewinn sein.

In diesem Sinne auf langanhaltende Verbindung und wechselseitige Neugierde!
Ihr *Karl Mertes*

Iksaka Banu

Der Sämann

Eine Kurzgeschichte von Iksaka Banu in der Übersetzung von Sabine Müller.
„Der Sämann" ist eine von 13 Kurzgeschichten von Iksaka Banu, die als Band (Originaltitel: ***Semua untuk Hindia*****!) auf Deutsch im Oktober 2020 unter dem Titel** ***Alles für Hindia!*** **im Ostasien Verlag erschienen.**

Hintergrund der Kurzgeschichte

(Originaltitel: *Penabur Benih*)
Die Geschichte führt zurück zu den Anfängen der kolonialen Eroberung des Archipels. Man schreibt den 5. Juni 1596. Ich-Erzähler Jacob, Novize und persönlicher Assistent des katholischen Geistlichen Pater van der Gracht, befindet sich auf der Duyfken, einem Erkundungsschiff auf dem Weg von Texel zu den Gewürzinseln. Realer Hintergrund ist die Expedition einer Flotte von vier Schiffen, die wie in dieser Geschichte Amsterdam, Hollandia, Mauritius und Duyfken heißen und im Auftrag der 1594 von Amsterdamer Händlern gegründeten Companie van Verre (Kompanie für die Ferne) eine Route für den Gewürzhandel erschließen sollte.
Das Kommando über die Mission hatte der niederländische Forscher und Seefahrer Cornelius de Houtman (1565-1599), den die Händler bereits 1592 nach Lissabon gesandt hatten, um dort Informationen über die Gewürzinseln von den Portugiesen, die zu der Zeit das Monopol auf den Gewürzhandel besaßen, zu erhalten. In der Geschichte fährt Houtman auf der Mauritius mit. Ähnlich den tatsächlichen Umständen auf den Schiffen leidet auch hier die Besatzung unter Skorbut, der Pest und einer schweren Mundkrankheit; etliche Männer sind bereits gestorben, die Stimmung zwischen den Entsandten der Handelsmission und den Kapitänen ist angespannt. Jacob wird Zeuge der Landung vor der Insel Enggano, die rund 100 km vor der Westküste Sumatras liegt. Tatsächlich erwähnte Houtman die Insel im Jahr 1596 erstmalig, legte jedoch nicht an. Die reale Mission gilt, trotz des finanziellen Desasters für die Companie van Verre und der zahlreichen Toten, als Startpunkt der niederländischen Kolonialherrschaft in Indonesien. Mit ihr und bald darauf folgenden Missionen wurde die Monopolstellung der Portugiesen gebrochen.

Der Sämann

So wie es mich Pater Albrecht van der Gracht gelehrt hatte, sprach ich das Totengebet vollständig auf Latein. Nach dem Gebet wurde der steife Körper mitsamt der ihn beschwerenden Gewichte rasch über eine Planke ins Wasser gelassen. Kein einziges Leinentuch war mehr übrig geblieben, um den Leichnam einzuhüllen. Der Tote blieb wie er gestorben war. Sein Mund stand offen, bräunliche Stellen um seine Lippen stammten von Erbrochenem, sowohl Gaumen als auch Lippen waren deutlich von der Mundkrankheit Seriawan gezeichnet, Flecken von Blut und Urin fanden sich an mehreren Stellen seiner Kleider. Auf den ersten Blick musste es wohl so ausgesehen haben, als bestraften wir einen Meuterer, den wir lebendig ins Meer warfen.

Die Männer auf dem Schiff verhielten sich trotz allem empörend. In ihren Gesichtern war nicht die geringste Spur von Trauer zu erkennen oder zumindest von Mitgefühl oder Bedauern. Dabei war Leutnant Meeus van Scheveningen schon zu Lebzeiten eine Legende gewesen, ein von allen geachteter Kriegsheld von Antwerpen.
Die zahlreichen, in rascher Folge eintretenden Todesfälle müssen die Herzen der Männer wohl kalt und hart gemacht haben. Im vergangenen Jahr legten wir vom Hafen in Texel ab, aber schon kurze Zeit später grassierte der Skorbut unter der Besatzung. Mit unserem Halt in Madagaskar war zudem der *zwarte dood* an Bord gekommen. Und nun hofften nicht wenige der in den Kajüten dahinsiechenden Männer darauf, sie mögen baldigst das Zeitliche segnen, wussten sie doch, dass niemand bereit sein würde, sie zu pflegen. Selbst unter uns, die wir noch aufrecht stehen konnten, warteten einige nur noch darauf, dass sie sich ansteckten und starben.

„Geh noch nicht unter Deck, Jacob. Begleite mich zum Heck, ich möchte die Aussicht genießen“, forderte Pater van der Gracht mich unerwartet auf und griff nach meinem Arm.
„Ihr hattet gestern doch noch Fieber, nicht wahr, Pater? Und der Abendwind ist besonders tückisch“, erwiderte ich.
„Einen tückischen Wind gibt es nicht, Jacob. Zumindest habe ich darüber noch kein Wort in der Bibel gelesen“, der Pater schüttelte den Kopf. *„Nur einen Augenblick.“*
Dieser Dickschädel, dachte ich bei mir, dennoch geleitete ich ihn zum Heck. Dort war es eng und der Boden neigte sich. Bei bester Gesundheit war Pater van der Gracht imstande, an einem einzigen Tage die Hügel um unser Kloster in Zeeland hinauf- und wieder hinabzusteigen. Nun aber wirkte er gebrechlich. Die eitrige Wunde an seinem rechten Oberschenkel vergrößerte sich fortschreitend und wollte nicht trocknen, sie machte ihm das Gehen beinah unmöglich. Trotzdem legte er seine ihm eigene Entschlossenheit an den Tag und bewältigte die Stiegen bis hinauf aufs Deck. Als wir oben angelangt waren, bemühte ich mich zu verhindern, dass sich seine braune lange Kutte im Gewirr der Segeltaue verfing. Sowie er einen festen Halt am hinteren Segelmast gefunden hatte, ließ ich den Pastor mit seinem Gehstock und seinen fünfzig Jahren im Gleichklang der Wellenschläge zur Ruhe kommen.

Vom Heck aus gesehen vor uns, in diesem Augenblick allerdings von einer großen, am Ende der Reling hängenden Laterne verdeckt, fuhren drei weitere erheblich größere und jeweils mit fünf weißen gerefften Segeln ausgestattete Schiffe. Wie treue Haushunde folgten sie in gemächlichem Tempo unserem kleinen Schiff. Mit einem Fernrohr hätte ich die Aufschrift am Bug des jeweiligen Schiffes mühelos entziffern können: *„Hollandia“*, *„Amsterdam“* und *„Mauritius“*.

Ja, als Novize, der mit seinen sechzehn Jahren noch grün hinter den Ohren war, hatte mich die Nachricht, ich solle Pater Albrecht van der Gracht, dessen Privatassistent ich war, auf dieser mehrmonatigen Überfahrt begleiten, überglücklich gemacht. Zunächst hatte ich gehofft, wir beide würden auf einem dieser drei riesigen Schiffe mit einem Gewicht von jeweils ein oder zwei Tonnen mitfahren. Doch anscheinend gab es dort bereits Prediger, es waren ausnahmslos calvinistische Geistliche. Daher mussten Pater van der Gracht, der einzige katholische Geistliche, und ich uns damit zufrieden geben, auf der »Duyfken« eingeschifft zu werden, einem kleinen dreimastigen Erkundungsschiff mit lediglich zwanzig Mann an Bord.

»Wer hätte schon ahnen können, dass diese beachtliche Armada nunmehr einen Haufen lebender Toten transportiert? Geht euch dieser Gedanke durch den Kopf, wenn ihr zu diesen drei Schiffen hinüberschaut, Pater?“, fragte eine kräftige Stimme, die sich gegen das Getöse der ans Schiff schlagenden Wellen zu behaupten versuchte. Der Pater und ich wendeten uns um. Ich blickte in das spitz zulaufende Gesicht des Herrn Guillam Elias Goeswijn, einem der leitenden Veratwortlichen für kommerzielle Angelegenheiten dieser Mission. Er trug keinen Hut. Sein langes Haar wehte im Wind. Seine Lippen lugten unter einem struppigen Schnauzbart hervor, deutlich von der Mundkrankheit gezeichnet, so wie es bei den meisten Männern dieses Schiffes der Fall war. Doch davon abgesehen ließen sich an seiner Garderobe noch deutlich Spuren seines Wohlstandes erkennen.
„Guten Abend, mijnheer Goeswijn“, beinahe gleichzeitig murmelten der Pater und ich den Gruß.
„Ihr solltet nicht mehr allzu lange an Deck verweilen. In wenigen Augenblicken tummeln sich hier die Matrosen und machen sich an der Takelage und an den Segeln zu schaffen“, erklärte Elias Goeswijn und trat auf uns zu.
„Nein, wir werden nicht lange bleiben“, erwiderte ich.
Herr Goeswijn nickte, seine Augen blieben jedoch starr auf die Schiffe hinter uns gerichtet.
„Angenommen, die Herren Direktoren der Compagnie van Verre erführen, dass ihre Investitionen in Höhe von Hunderttausenden von Gulden nun schlichtweg auf diese Weise enden…“ Elias Goeswijn vervollständigte den Satz nicht.
„Nichts endet, mijnheer. Versucht, einen Funken Glauben zu bewahren. Gott ist nach wie vor mit uns.“ Pater van der Gracht fasste Goeswijn an der Schulter. *„Ich habe euch vorhin bei der Totenmesse nicht gesehen. Dabei haben Jacob und ich uns nicht einmal bekreuzigt und wir haben auf gewisse Gebete verzichtet. Ihr hättet dort sein sollen.“*
„Es ist schwierig einer Messe in einer Sprache zu folgen, die ich nicht beherrsche. Darüber hinaus hatte ich einen Bericht anzufertigen, und zwar auf Bitten von Kapitän Simon Lambrecht Mau. Dies ließ sich nicht hinausschieben“, Elias Goeswijn hob die Schultern.
„Entschuldigt mich.“

„Ja, ja, ich sehe schon. Langsam fällt selbst der Kapitän vom Glauben ab. Und was den Bericht betrifft, mijn God. Wie lange dümpeln wir nun schon auf diesem Gewässer, mijnheer? Habt ihr nicht noch das ganze Leben vor euch, um Berichte zu schreiben? Vergesst nicht, es war Leutnant van Scheveningen, der sich auf den Weg hinunter zum Meeresgrund gemacht hat, unser aller Freund."

„Lasst euren Zorn nicht an mir aus, Pater. Ein jeder, der zu lange auf diesem riesigen Teich herumirrt und an Deck eines unseligen Schiffes wie diesem hier in der Sonne geröstet wird und hungert und darüber hinaus noch grauenvolle Krankheiten und blutige Kämpfe erleiden muss, wird den Verstand verlieren. Heute allein sind nicht weniger als 70 Männer gestorben. Und niemand kann sagen, wo dieser Hafen von Bantam liegt. Meutern sollten wir!" Elias Goeswijn ballte seine Faust.

„Sind derer nicht schon genug, die im Kampf ihr Leben ließen oder im Gefängnis schmoren?", unterbrach ihn der Pater.

„Ich bin all dies leid", setzte Goeswijn fort. *„Als wir in Texel ablegten, war das Wetter gut. Doch weil wir auf die Befehle eines Narren hörten, mussten wir einen Umweg einlegen, bevor wir in Afrika anlegten. Dann, vor der Isla de Mayo flaute unerwartet der Wind ab. Ich erkannte bereits die ersten Symptome. Ich gab die Empfehlung, die größtmögliche Menge an Früchten zu laden und die Abfahrt zu verschieben. Ihr wisst von den Aufzeichnungen des Hernando Cortés, danach litten die Azteken aus dem Grund niemals an Skorbut, weil sie täglich Früchte aßen. Der Kapitän willigte ein, doch mein Vorschlag wurde von diesem Hundesohn von Aufschneider dort drüben aus unerfindlichen Gründen abgelehnt."* Elias Goeswijn deutete auf eines der drei Schiffe hinter uns, die „Mauritius".

„Herr Cornelis de Houtman?", fragte ich.

„Wer sonst? Ich war nicht bereit, mit ihm auf ein und demselben Schiff zu fahren. Es war klüger, auf dieses zu wechseln", seine wild funkelnden Augen verweilten für einen Moment auf meinem Gesicht, bevor sie ihren Blick wieder mit dem von Pater van der Gracht kreuzten. *„Er genießt jedoch das uneingeschränkte Vertrauen der Beamten. Dabei versteht dieser Mann nicht das geringste von Navigation. Es ist wohl wahr, dass es ihm während seiner Zeit in Lissabon gelang, die Seekarte von Plancius und van Linschoten mit seinen Erkenntnissen weiterzuentwickeln. Doch wenn es darum geht, eine Expedition zu leiten, sollten die Beamten einem weit aus fähigeren Mann Gehör schenken: Pieter Dirkzoon Keijzer, Steuermann, in der Seefahrt erfahren wie kaum ein anderer. Stimmt ihr mir zu, Pater?"*

„Ira Dei. Der Zorn Gottes", Pater van der Gracht nahm einen tiefen Atemzug.

„Warum sollte Er zornig sein?"

„Weil diese Mission längst vom rechten Pfad abgebracht worden ist und sich nicht mehr auf Kurs ihres ursprünglichen Zieles befindet; denn diese Schiffe sind bis unters Deck voll mit Abtrünnigen, mit Säufern, Ehebrechern und gottlosen Kaufleuten wie Ihr einer

seid", erwiderte Pater van der Gracht und lehnte sich stützend gegen den Mast. „*Anfangs ging ich davon aus, diese vier Schiffe seien beladen mit Predigern oder, wie ihr sie nennt, mit dominee und predikant, die mit der Absicht an Bord gekommen sind, Anteil daran zu haben, die christliche Glaubensverkündigung in die Welt hinauszutragen. Doch ich musste feststellen, dass außer mir nur drei weitere Geistliche auf dieser Mission sind. Wie lautet die Rechtfertigung der Herren gegenüber König und Kirche? So steht es in der Bibel geschrieben: ‚Messis quidem multa operarii autem pauci' - Die Ernte ist groß, der Arbeiter aber sind Wenige.' Doch in den neu zu bestellenden Ländern gilt anderes. Seht euch dieses Schiff an. Nur sechs Männer waren bei der Totenmesse. Die Rede ist von Reformation? Ich denke, Gott wird es zur Freude reichen, wenn ich euch allesamt auf den Pfad zurückführe und ihr den katholischen Glauben annehmt. Katholiken sind folgsamer. Und Folgsamkeit führt zum Erfolg. Betrachtet nur einmal die Rolle der Kirche bei der Unterstützung für Columbus und der Entdeckung der neuen Welt im vergangenen Jahrhundert.*"

„Sprecht nicht von Religion, Pater. Nicht ein einziger Pastor befand sich auf der ersten Expedition des Columbus nach Guanahani. Der Handelsclub besitzt einen umfangreichen und lückenlosen Bericht über diese Unternehmung. Und wenn es um Reformation geht, was gibt es da noch zu besprechen? Ein jeder weiß, die Ursachen für die Reformation liegen in der repressiven katholischen Doktrin der Inquisitionsgerichte Spaniens begründet, die das gesellschaftliche Leben beherrscht. Der Druck auf die Niederlande, insbesondere auf die Oranje-Kämpfer hat dazu geführt, dass diese nun mehrheitlich zu den protestantischen Reformisten zählen. Dass in der Folge die Route für den aus Lissabon kommenden Gewürzhandel abgeriegelt wurde, zwang uns schließlich dazu, uns auf Abenteuer wie dieses hier zu einzulassen."

„Das alles weiß ich.«

„Gut, doch solltet ihr auch wissen, dass wir nicht gegen die Religion Krieg führen, sondern gegen das brutale Vorgehen der Spanier unter dem Kommando von Felipe II und seinen Kriegsmaschinen wie Prinz Alba oder Prinz Parma. Im Übrigen, wie waren noch eure Worte vorhin? Gottlose Kaufleute? Die Niederlande sind inzwischen unabhängig. So sind es auch ihre Bürger. Und ebenso wie Guillaume van Oranje habe ich meine eigene Religion. Ich lehne jede Form von Zwang ab."

„Und warum dann sollte der Dewan Negara die Hände in den Schoß gelegt haben, als die Calvinisten die Bevölkerung von Wallonien, Hainault und Artois im Süden unterdrückten und die Gemälde und Büsten in deren Kirchen zerstörten? Gehört ihr zu der Riege, die mit Begeisterung die Köpfe von Jesus und Mutter Maria abschlagen und uns als Götzenanbeter bezeichnen? O, domitte nobis debita nostra."

„Pater, ihr stammt doch aus Zeeland, nicht wahr? Warum nur zitiert ihr ständig auf Latein? Spricht Gott ausschließlich Latein? Was ich an den Reformisten schätze, ist offen

gestanden die Tatsache, dass sie über eine Bibel in ihrer Muttersprache verfügen. Selbst Menschen unterer Schichten verstehen sie. Ach, es ist derart ermüdend über Religion zu sprechen. Ein Thema ist noch nicht zur Gänze erörtert, schon wendet man sich einem nächsten zu." Elias Goeswijn schlug sich gegen die Stirn. *„Was ich sagen möchte, ist ganz einfach, Pater. Dies ist ein gewöhnliches Handelsschiff. Mit der gewöhnlichen Mission, Handel zu betreiben. Verflucht es nicht. Verwünscht die Fracht dieses Schiffes nicht. Denn ebenso wie im Falle der calvinistischen Geistlichen auf den anderen Schiffen bleibt der Zweck eurer Anwesenheit auf die Rolle eines Predigers beschränkt. Das ist alles. Verschont unsere Handelsmission mit euren frommen Botschaften und gefährdet sie nicht. Lasst uns das Land dafür erst öffnen."*
„Junger Mann!" Der Pater ließ seinen Stock auf das Deck aufschlagen.
„Mein Auftrag steht in jenem Brief beschrieben, den sowohl der König, der Dewan Negara als auch der Bischof unterzeichneten. Mit oder ohne eure Hilfe und der Hilfe eurer Männer, sofern sie überleben, werde ich diesen Auftrag ausführen, sobald wir anlegen. Ich bin der Sämann. Ich folge den Spuren Fransiskus Xaverius von Ambonia. Sicherlich wisst ihr, dass die Portugiesen dort vor uns gelandet sind. Und es waren dies keine Reformisten."
„Ja, und ihr werdet mir sicherlich nach wie vor nicht glauben, wenn ich euch sage, dass der Empfehlung, den Glauben in der neuen Welt zu verkünden, von der Handelskammer nur deshalb nachgekommen wurde, um den Segen des Königs zu erhalten, der nach allem verrückt ist, was nur nach Religion riecht."
„Oh doch, das glaube ich euch. Und möget ihr dafür allesamt in der Hölle schmoren!", erwiderte der Pater und bekreuzigte sich. *„Nun, entschuldigt, mijnheer. Der Himmel verfinstert sich bereits. Komm, Jacob!"*
Wir ließen Herrn Goeswijn auf Deck zurück.

Erst auf dem Weg zur Kajüte wurde mir bewusst, wie grob die beiden Männer miteinander gesprochen hatten. Ihre lauten Worte hatten sogar das Knarren der bei jedem Wellenschlag gegeneinander reibenden Holzplanken auf Deck übertönt.
Kaum in der Kajüte angekommen, brach der Pater zusammen. Ich stützte ihn und half ihm, sich auf die Pritsche zu legen. Ich zündete einen Kerzenstumpen an. Das Gesicht des Paters war blasser noch als am Mittag. Seine Körpertemperatur war deutlich gestiegen. Und die Schwellungen an seinem Gaumen schienen sich ebenfalls vergrößert zu haben. Ich füllte ein Glas mit Wein und Apfelessig, doch er schüttelte den Kopf. So goss ich den Inhalt des Glases in ein Tuch und legte es ihm auf die Stirn, in der Hoffnung, damit sein Fieber senken zu können. Dieses Mal protestierte er nicht.
„Jacob, nach diesem Gespräch fühle ich mich wie Christus im Olivenhain. Bete für mich und für die Männer an Bord dieses Schiffes."

Ich schloss die Augen und versuchte zu beten, doch ich fühlte mich leer. Wenn sich der Pater wie Christus fühlte, durfte ich mich vielleicht als der heilige Petrus sehen. Er stand Christus am nächsten, war jedoch nicht fähig, etwas zu tun, um seinen Lehrer zu retten.
„Die Welt verändert sich, mein Sohn“, flüsterte der Pater, als ich meine Augen wieder öffnete. *„Die Naturwissenschaften entwickeln sich mit galoppierender Geschwindigkeit. Der Mensch erfand den Zeitmesser, die Pistole, optische Linsen, Augengläser, das Mikroskop und das Teleskop. Du kennst die Geschichte von Galileo Galilei, nicht wahr?“*
Ich bejahte, während ich das Tuch auf seine Stirn gedrückt hielt.
„Nicolaus Copernicus und Galileo Galilei lüfteten das Geheimnis der Himmelskörper, sie zeigten die Form der Erde als eine Kugel auf. Sie wiesen Abenteurern den Weg, in die Ferne zu segeln und die neue Welt zu entdecken. Doch wohin soll all dies führen? Vor allem, wenn noch die Reformisten hinzukommen? Was bezweckt Gott mit all diesen grundlegenden Veränderungen, mit all diesen Differenzen und Spaltungen?“
„Damit wir Ihm umso treuer ergeben sind?“, fragte ich.
„Wer kann das schon sagen? Ich denke, es ist wie in der Geschichte vom Turm zu Babel, Er ist es leid, die Eitelkeiten der Kirche weiter mitansehen zu müssen. Und so erteilt Er Seinen Segen schließlich anderen Völkern. Sieh dir die Mauren an. Früher war ich stets der Meinung, die Mauren seien die Entsandten der Finsternis. Sie sorgten für Aufruhr im Heiligen Land, sie zettelten Kriege an und verleiteten die Menschen dazu, ihren Propheten anzuerkennen. Aber ist es möglich, dass die Entsandten der Finsternis ein empfindsames Herz besitzen, Tugendhaftigkeit lehren und die Hochkultur beherrschen? Selbst Spanien, das für lange Zeit unser Land beherrschte, hatte sich den Mauren über sieben Jahrhunderte hinweg gebeugt. Dies, scheint mir, ist nur einem Volk möglich, dem himmlischer Segen zuteil geworden ist.“
„Ruht euch aus, Pater“, erlaubte ich mir, ihm ins Wort zu fallen.
„Die Reformisten, die Mauren und wir selbst, wir alle sind Arbeiter im Garten des Herrn. Er mag sich das Beste daraus nehmen“, flüsterte der Pater noch, bevor er einschlief.
Vielleicht war ich entkräftet, vielleicht hatte ich mich aber auch mit Gelbfieber angesteckt, denn ich schlief ebenfalls auf dem Stuhl sitzend ein. Ich schreckte erst aus dem Schaf auf, als mir die Worte, die laut und wiederholt ausgerufen wurden, ins Bewusstsein drangen:
„Land in Sicht! Land in Sicht!“

Auf der Stelle war ich wie durch ein Erdbeben wachgerüttelt. Sogleich wollte ich hinauf aufs Oberdeck stürzen. Doch mein Vorhaben wurde erschwert durch die anderen Männer an Bord, die sich die Treppenstufen hinauf ein Rennen lieferten. Schließlich gelang ich auf das Deck, und sofort stieg mir ein frisches Aroma in die Nase. Der Tag brach gerade an. Der Horizont im Westen lag noch unter einem nächtlich blauen Himmel, im Osten aber,

vielleicht etwas weniger als eine Vierteltagesreise entfernt, machte ich vor dem Hintergrund eines mit einigen zarten Wolken verzierten leuchtend orange-roten Himmels die Silhouette einer Landmasse aus. Zunächst meinte ich, drei voneinander getrennte Inseln zu sehen, doch dann erkannte ich, dass vor mir eine einzige hügelige Insel mit einer ausgedehnten Bucht lag.
Der Schiffslotse zog Fähnchen auf ein Seil und spannte dieses zwischen zwei Segelmasten. Umgehend erhielt er Antwort. Zuerst von der Mauritius, die bislang als Befehlsstelle von Herrn Cornelius de Houtman, dem Leiter der Expedition, gedient hatte. Es folgten die Antworten der beiden anderen Schiffe. Sie lauteten gleich: Anker werfen.
Geschrei und Jubel ertönte aus allen Richtungen. Dem Kapitän zufolge war die Insel auf der Seekarte von van Linschoten mit dem Namen *Enggano* eingezeichnet. Auf Portugiesisch bedeutete *„engano“* Täuschung. Auf dass dieser Name jetzt und hier nicht zutreffend sein möge, denn ein Strahl der Freude legte sich in diesem Augenblick auf uns nieder.
Ich blickte hinüber zu den anderen Schiffen. Kapitän Simon Lambrecht Mau war der geschäftigste Mann von allen. Aus seinem Mund sprudelten die Befehle geradezu heraus. Diesen Mann im Dienste der königlichen Armee sah ich nun nach beinahe zwei Jahren zum ersten Mal wieder. Acht Männer waren auf unserem Schiff übrig geblieben. Sie standen nebeneinander aufgereiht an Deck, jeweils in voller Montur mit Helm, Kettenhemd und einem mit der größten Sorgfalt geölten, glänzenden Gewehr. Kurz, an diesem Morgen des 5. Juni 1596 wurde ich Zeuge einer Parade der Hoffnung, strahlend lächelnde Männer standen in einer Reihe und blickten voller Zuversicht in den Tag. Vergessen schien, dass ein Teil ihrer Kameraden zur selben Zeit mit Gelbfieber und einer schweren Form der Mundkrankheit Sariawan darniederlag.

Gelbfieber? Ich fuhr vor Schreck zusammen und lief unter Deck, stürzte beinah kopfüber die Stiegen hinab. Ich erreichte die Kajüte von Pater van der Gracht. Herr Elias Goeswijn und Herr Blasius Reijr, der Schiffsarzt, standen andächtig am Fußende der Pritsche. Sofort war mir klar, was geschehen war.
„Was waren seine letzten Worte, mijnheer?“, fragte ich die beiden Männer, während ich das Gesicht des Paters betrachtete. Seine Augen waren geschlossen. Die Schwellung an seinem Mund drückte seine Lippen nach rechts oben und verzerrte sie zu einem bizarren Grinsen. Ich wollte losheulen. Doch keine einzige Träne kam mir. Wie nur konnte ich ihn vorhin alleine zurücklassen?
„Sein Körper war bereits kalt, als ich ihn fand“, erklärte der Arzt Reijr.
Ich nickte.
„Wir werden gleich anlegen.“ Elias Goeswijn blickte auf die Sanduhr auf dem Tisch. *„Ich werde jemanden bitten, einen Sarg zu bauen. Wir sollten eine angemessene Bestattung an Land durchführen. Du wirst gewiss das Gebet leiten können, Junge?“*

„Ja, mijnheer“, antwortete ich. *„Sowohl auf Latein als auch auf Niederländisch. Am besten aber auf Niederländisch, damit alle sich dem Gebet anschließen können.“*

Im Raum war es still, doch durch die Luke konnte ich die geschäftige Szene auf dem Wasser um das Schiff beobachten: Männer mit Kopfschmuck näherten sich uns in mehreren Kanus. Außer dem festlichem Schmuck auf dem Kopf trugen sie lediglich einen Lendenschurz. Sie waren von kleiner, kräftiger Statur und brauner Hautfarbe. Sie riefen etwas in kurzen Sätzen, mit hoher Stimme, die mich an einen Truthahn denken ließen. Sofort kam mir die Geschichte von Kolumbus und den Ureinwohnern Taino in Hispaniola in den Sinn, die mit Vorliebe Jagd auf Menschen machten. Zwischen den Gefühlen der Entmutigung und der Freude fragte ich mich insgeheim, war dies der Garten Gottes, den es zu bestellen galt?

Jakarta, 23. Juni 2012

Michael Groß

Historische Beziehungen zwischen Indonesien und den Philippinen zur Zeit des Kolonialismus

Geht es um Kolonialismuskritik und sogar Antikolonialismus, dann blickten kurz vor dem Ende des 19. Jahrhunderts einige Menschen (vor allem Intellektuelle?) von Indonesien, vom damaligen Niederländisch-Indien, auf die Philippinen. Pramoedya Ananta Toer ging in seinem Roman *Kind aller Völker* darauf ein. Ein antikolonialistisch eingestellter Auslandschinese sagt zur Hauptfigur des Romans, dem Ich-Erzähler: *„Die Philippinen haben fleißig von den Spaniern, von den Europäern gelernt. Schon früher als Japan, als China. Aber als Kolonie hatten sie keine Entwicklungsmöglichkeiten, während Japan, das nie kolonisiert worden ist, sich nur allzu gut entwickelte. Die Filipinos waren gelehrige Schüler, und Spanien war ein mißlicher Lehrer, sogar verderblich für das Volk der Philippinen. Aber die philippinischen Pribumi haben nicht blind gelernt, sie hatten aus der Art der Spanier und der Europäer eine Lehre gezogen. Die Philippinen sind ein großes Vorbild für andere unterdrückte Länder in Asien. Sie haben die erste Republik in Asien gegründet. Sie ist zusammengebrochen. Ein geschichtliches Experiment.“*

Der Ich-Erzähler konstatiert, dass in den niederländisch-indischen Zeitungen kaum darüber berichtet werde, und wird zum Nachdenken darüber gebracht, dass für den *„Aufstand der Filipinos gegen die Spanier“* Gebildete eine wichtige Rol-

le spielten. Der Ich-Erzähler hört: *„Es gebe viele gebildete, wirklich gebildete philippinische Pribumis, fuhr er fort. Es gebe sogar einige mit Universitätsgrad. Und die ostindischen Pribumis? Ein paar vereinzelte nur studierten in Holland an einer Universität, promoviert hatte noch keiner. Öffentliche Schulen gab es noch nicht einmal seit einem dreiviertel Jahrhundert. Auf den Philippinen schon seit fast drei Jahrhunderten. In Ostindien waren neunundneunzig Prozent der Pribumis Analphabeten, auf den Philippinen zehn Prozent weniger.“* Und: *„Auf Grund ihres Bildungsstandes wurden die philippinischen Pribumis immer vertrauter mit der europäischen Wissenschaft, erkannten die Stärken der Europäer, wußten sie zu nutzen und rebellierten dann auch. Sie waren durch die europäische Bildung andere Menschen geworden. Sie waren nicht mehr die Pribumis von früher. Das ostindische Gouvernement befürchtete insbesondere, die gebildeten Pribumis könnten erfahren, daß der Aufstand auf den Philippinen von den Intellektuellen angeführt wurde, daß es nicht bloß Bauernunruhen waren wie in Tulangan.“* Gemeint war hier ein Bauernaufstand gegen die Holländer in einer ostjavanischen Gegend.

Wichtig auf den Philippinen sei gewesen, dass es eine eigene Zeitung *La Solidaridad* und eine Organisation, „die den Motor des Widerstandes bildet, die *Katipunan*...“, gab. *Katipunan* stand für *Tagalog Kataastaasang Kagalang-galang na Katipunan ng mga Anak ng Bayan* „Hohe und verehrte Vereinigung der Kinder der Nation“ und wird von der Übersetzerin von Prams Roman als philippinische Geheimorganisation zur Erreichung der Unabhängigkeit erklärt. Es fällt in dem Roman der Name José Rizal (1861-1896): *„Ein Freund von mir kannte einen dieser philippinischen Pribumis, Dr. José Rizal. Er hat ihn einmal in Prag getroffen, ein Poet, sehr intelligent, ein richtiger Don Juan dazu. Die Spanier haben ihn dann festgenommen. Schade um den hervorragenden Mann. Er war innerlich nicht stark genug. Schade.[...] Sein weiteres Schicksal war klar, die Todesstrafe besiegelte sein Leben. So ein anständiger Mensch, er schrieb Gedichte auf spanisch, gerade wie Sie, der auf holländisch schreibt. Er war Arzt [...].“*

Rizal, *„Sohn einer wohlhabenden Mestizo-Familie“* auf den Philippinen, studierte in Madrid und legte dort seine Staatsprüfung für Medizin ab. *„Da er wußte, daß seine Mutter grauen Star hatte, wollte er sich auf Augenmedizin spezialisieren und setzte ab 1885 seine Studien in Paris und Heidelberg fort.“* Er lernte deutsche Wissenschaftler kennen. *„Auf Antrag [Rudolf] Virchows wurde R. Mitglied der Ethnologischen Gesellschaft zu Berlin. Dort hielt er einen Antrittsvortrag in dt. Sprache.“* In spanischer Sprache schrieb er zwei Romane. Den zweiten Roman *El Filibusterismo* (1891) widmete er drei von den Spaniern hingerichteten philippinischen Priestern. *„Trotz der Warnungen seiner Freunde ging er 1892 zurück auf die Philippinen. Dort gründete er die Liga Filipina, um*

seine Ideen für politische Reformen zu verbreiten. Man erklärte ihn zum Staatsfeind und schickte ihn ins Exil nach Dapitan auf der Insel Mindanao. Dort blieb er vier Jahre. Als 1896 der Katipunan, eine revolutionäre Geheimgesellschaft, seinen Namen benutzte, wollte R. sich von ihr distanzieren, denn er glaubte nicht, dass eine bewaffnete Revolution gegen die Spanier zu diesem Zeitpunkt Chancen auf Erfolg haben würde." Als er sich nach Kuba begeben wollte, um dort als Arzt zu arbeiten, waren in Kuba bereits Kämpfe ausgebrochen. Rizal wurde festgenommen und nach Manila gebracht. „*Obwohl er nie eine Revolution, sondern nur Reformen verlangt hatte, wurde er vor ein Militärgericht gestellt, das ihn der Rebellion, der Volksverhetzung und der Verschwörung anklagte und zum Tode verurteilte.*" Am 30. 12. 1896 wurde er in Manila hingerichtet. [M. Salazar]

In *Kind aller Völker* ist die Rede von der Hoffnung der Gebildeten auf Liberale in den Heimatländern der Kolonialherren, wie unterschiedlich diese auch (etwa der Religion nach) waren. „*Ein Gebildeter, der gegen seine Lehrer rebellierte... Das hatte es in Ostindien tatsächlich noch nie gegeben. ‚Selbst als er isoliert wurde, stand José Rizal nicht allein. Viele, allzuviele liebten ihn, weil er selber, der Hochgebildete, sein Volk liebte. Und das ist wahr. Es haben nämlich viele europäische Intellektuelle die spanische Regierung gebeten, den brillanten philippinischen Gelehrten zu begnadigen.'*" Die Hauptfigur räsonniert: „*Die gebildeten Filipinos setzten ihre Hoffnungen auf die liberalen Spanier drüben in Spanien. Genauso wie ich bisher meine Hoffnungen auf die ‚echten' Liberalen in Holland gesetzt hatte. Ja, in Europa war das Höchste an menschlichen Leistungen und Fähigkeiten angesammelt wie in einem Museum.*" Auf den Philippinen bricht „eine Revolution" aus. Pramoedya Ananta Toer erwähnt bei diesem Wort ausdrücklich das Beispiel der Französischen Revolution. „*Und die Pribumis wählten ihren ersten Präsidenten Emilio Aguinaldo. Im Jahre 1897! Das war die erste Republik in Asien.*" Nicht für lange. „*Die philippinische Revolution wurde von Leuten verraten, denen Geld lieber war als die Freiheit ihres Landes und Volkes. [...] Und die Revolutionäre akzeptierten in ihrer Niederlage die hilfreiche Hand Amerikas. Die amerikanischen Kriegsschiffe eilten zu den Philipinen und verprügelten die spanische Flotte. Auf dem Land verbrüderten sich die Filipinos mit den amerikanischen Marinesoldaten.*"

Wie kam es, dass die Spanier von den US-Amerikanern abgelöst wurden? Ende des 19. Jahrhunderts war Spanien in Kämpfe mit einer einheimischen Guerilla auf Kuba verwickelt. Aufgrund einer durch Kohlenstaub (nicht durch spanische Minen) verursachten Selbstentflammung im Kohlenbunker explodierte das zum Schutz amerikanischer Bürger nach Havanna beorderte US-Schlachtschiff Maine. Die USA versenkten noch im selben Jahr 1898 die spanische Flotte in der Bucht von Manila und übernahmen mit den Philippi-

nen die letzte spanische Kolonie in Asien. Die amerikanisch beherrschten Philippinen sollten auch als Schutzschild gegen Japan dienen. Bald kämpften philippinische Aufständische gegen die amerikanische wie früher gegen die spanische Kolonialmacht. [Roland D. Gerste] In Prams Roman wurde das so kommentiert: *„Aber die unerfahrenen Filipinos wurden von den Amerikanern übers Ohr gehauen. In der Schlacht vom 13. August 1898 – ein Scheingefecht zwischen Spanien und Amerika wie damals zwischen Mataram und Surapati – verlor Spanien, und Amerika gewann. Die eigentliche Niederlage jedoch erlitten die philippinischen Patrioten. Befreit von den Spaniern fielen sie nun unter die Oberherrschaft der Amerikaner.“*

Die zitierten Äußerungen und Gedanken werden in Pramoedya Ananta Toers Roman *Personen in Surabaya* zugeschrieben. Die Hauptfigur registriert, *„daß nicht allzu weit weg ein Land, die Philippinen mit Namen, existierte“*. Wie sah das erst aus, wenn man an Ost-Borneo, vor allem den Norden, an die nördlichen Molukken oder an die so nahe bei den Philippinen gelegenen Sangihe-Talaud-Inseln denkt? Als es in Pramoedyas Roman um das Jahr 1899 geht, werden auch diese Inseln erwähnt. *„Anderswo herschte Krieg zwischen Griechenland und der Türkei. Es hieß, die ganze zivilisierte Welt schaue zum Bosporus. Unterdessen plünderte Japan den greisen Riesen China weiter aus. Am Rande Ostindiens brach der Krieg zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Spanien aus. Zwei holländische Geschwader kreuzten einerseits oben in den Gewässern zwischen Manado und den Inseln Sangihe und Talaud, anderseits unten zwischen der Geelvink-Bai und den Mapia-Inseln, um Ostindien Neutralität zu sichern. Also blickte die ganze zivilisierte Welt nach den Philippinen. Und Japan fuhr damit fort, den altersschwachen Riesen China auszurauben. Ein Sieg folgte dem anderen. Japan wurde immer stärker, immer selbstbewußter. […]“* Ob man in Indonesien zu dieser Zeit schon viel an Japan dachte? Prams Roman wurde verfasst, als die Indonesier die Erfahrung mit der japanischen Besatzung im 2. Weltkrieg und die US-Amerikaner die Erfahrung mit dem japanischen Flugzeug-Angriff auf Pearl Harbour schon hinter sich hatten. Also wurde retrospektiv nach der Rolle Japans gefragt? Allerdings wird in der indonesischen Literatur oft betont, wie aufmerksam im antikolonialistischen Kampf der Sieg Japans 1905 über Russland registriert worden war. Wie wichtig waren aber im 2. Weltkrieg inzwischen Flugzeuge geworden, während beim Verweis auf die Zeit kurz vor 1900 Schiffe eine entscheidende Rolle spielen konnten!

Im 2. Weltkrieg wurden die Philippinen genauso wie Indonesien von den Japanern besetzt. Der indonesische Schriftsteller Idrus etwa erzählte, wie die Japaner in Indonesien ihren Kampf auf den Philippinen (bei dem Indonesier auf der Seite der Japaner sterben mussten) propagandistisch ausschlachteten. Bald waren die Japaner in Indonesien ähnlich unbeliebt und

gefürchtet wie auf den Philippinen. Die Sammlung von Kurzgeschichten *Frauen auf den Philippinen* wurde eingeleitet durch die Geschichte *Die stillen Hügel* von Lina Espina Moore, in der zur Sprache kommt, wie bei einer Philippinin noch nach 20 Jahren ein durch die Grausamkeit der japanischen Besatzung bewirktes Trauma an die Oberfläche kommt - und das gegenüber einer japanischen Anthropologin, deren Mann auf den Philippinen umkam.

Historische Beziehungen zwischen Indonesien und den Philippinen kommen in Y.B. Mangunwijayas Roman *Ikan-ikan Hiu, Ido, Homa* (Haie, Thunfische, Köderfische) zur Sprache. Dieser Roman spielt in den Jahren 1594 – 1621, also einige Zeit vor Pramoedya Ananta Toers Kind aller Völker. Man kann annehmen, dass in den Roman Einiges von der mündlichen Überlieferung speziell der Tobelo auf Halmahera, aber auch der Bewohner von Ternate und Tidore, vielleicht auch noch von den weiter im Süden gelegenen Banda-Inseln eingegangen ist. Mangunwijaya selber hatte javanischen Hintergrund; in den Roman sind aber diverse Dokumente eingestreut, vor allem des 20. Jahrhunderts, darunter ein Brief von einer Indonesierin, die eine molukkische Mutter (Tobelo) und einen sundanesisch-westjavanischen Vater hatte, und Interviews, die sie auf Halmahera geführt hat. Beim Schreiben von historischen Romanen hatte Mangunwijaya Erfahrung. Es fällt auf, dass dem Roman zufolge – entgegen der heutigen politischen Zugehörigkeiten – für die Bewohner der Inseln Halmahera, Ternate, Tidore die philippinischen Inseln Mindanao (im Roman: *Mangindanao*) und die Sulu-Inseln vertrauter und wichtiger waren als das ferne Java. Als eine Episode wird ausgeführt, wie der Sultan Said Uddin Barkat von Ternate in einem spanischen Kerker in Manila festgehalten wird. Mangindanao wird mehrmals erwähnt: Die Schande eines Dorfoberhaupts auf Halmahera könnte sich bis nach Ternate, Bima und Mangindanao verbreiten. Gegen die als immer drückender empfundene niederländische Kolonialherrschaft wollen sich einige Molukker stärker auf Piraterei verlegen. Sie haben sich dabei mit „Offizieren“ von Mangindanao abgesprochen. Das Bündnis richtet sich gegen „Malaien, Kaufleute von Johor und Tuban“. Andererseits verbündete sich Ceram mit Buton, Makassar, Goa, Mataram und Banten gegen die Niederländer.

Zur Zeit des Kolonialismus gab es nicht nur intensive Beziehungen von Nord-Sulawesi zu den Molukken, sondern auch zu den südlichen Philippinen. Ein Beispiel dafür sind offizielle Titel. *Jogugu/jougugu* war sowohl in Nord-Sulawesi wie auf den Molukken Titel für einen hohen Beamten (oft sogar für den Premierminister/ Wesir). *Datuk*, z.B. bei den Minangkabau Titel für einen „Adligen“, war als *datu* in Nord-Sulawesi Titel für einen hohen Beamten; das erinnert an *dato* „Dorfältester“ auf den Philippinen (ein Wort, das auf westaustronesisch **datu* zurückgeführt wird). Ein Herrscher im heute indonesischen Kendahe war im 17. Jh. ein Adliger von Mangindanao (das damals von Kendahe beherrscht

wurde). Ein Enkel dieses Fürsten schloss einen Freundschaftsvertrag mit der niederländischen VOC. Umgekehrt gab es immer wieder Überfälle von Mindanao aus auf Gebiete im heutigen Indonesien. Der Begriff *Mindanao* schloss öfter die besonders berüchtigten Sulu-Inseln (*Suluge* in der Sprache der Inseln von Sangihe-Talaud) mit ein. Ein Unterschied zwischen den Philippinen und Indonesien zur damaligen Zeit war die relativ große Anzahl von Sultanaten in Indonesien, mit denen die Kolonialisten zu rechnen hatten, allein auf den Molukken etwa Ternate, Tidore, Ambon, Banda. Es gab allerdings auch z.B. das Sultanat Jolo auf den Sulu-Inseln.

In der Zeit, in der der Roman *Haie, Thunfische, Köderfische* spielt, gab es einerseits noch nicht die Staatsgrenzen zwischen Philippinen und Indonesien wie heute, andererseits auch noch keine Flugzeuge, nicht einmal motorisierte Boote und Schiffe. Es gab auch nicht moderne Methoden der Botschaftenübermittlung wie Telegraf, Telefon, Massenmedien oder gar ein globales Internet. Es gab jedoch bereits eine zum Teil unterschiedliche Kolonialismusgeschichte, die mit einer unterschiedlichen Geschichte der christlichen Missionierung und einer Islamisierung in einigen südlichen Teilen der Philippinen zusammenhing. Über die Jahre und Jahrhunderte hinweg ist das Thema historische Beziehungen zwischen Halmahera und Mindanao nur ein Splitter im Gesamtzusammenhang der Beziehungen zwischen den Philippinen, Indonesien und Malaysia.

Ein Beispiel dafür sind etwa die Piraten von Sulu, die Küstengegenden des benachbarten Borneo heimsuchten.

Ferdinand Magellan erreichte 1521 die Philippineninsel Cebu, es kam zu Konflikten, er wurde von einem einheimischen Stammesführer der Insel Mactan getötet. Aber 1522 fuhr ein spanisches Schiff mit Gewürzen nach Europa zurück. Magellan hatte 1521 auch die Molukkeninsel Tidore erreicht. Das führte zunächst zu Konflikten mit den Portugiesen, aber die Spanier beschränkten sich in Südostasien bald auf die Philippinen, eroberten 1565 Cebu und nahmen 1571 in Manila Hauptquartier. H. Uhlig meinte: „Anders als die Portugiesen, beteiligten sich die Spanier selbst wenig am Handel, teilten aber das Land nach dem feudalen System des Mutterlandes und ihrer lateinamerikanischen Kolonien in Großgrundbesitze auf. Ihre koloniale Verwaltung, mit katholischer Missionierung verbunden, wurde über das ganze Land ausgedehnt, und die nur wenig von der indischen Ausstrahlung berührten Stammesgesellschaften wurden unter Leitung der spanischen Patres zu einem *christlichen* Außenposten der l*ateinamerikanischen Zivilisation* auf asiatischem Boden. Mit Ausnahme des islamischen südlichen Drittels (Sulu, Mindanao, Palawan) war dieser Status lange vor der US-amerikanischen Eroberung und Vertreibung der Spanier (1898) vollendet; noch heute ist das spanische *Kulturerbe* ein Merkmal der Unterscheidung der *Philippinen* vom übrigen SO-Asien.“

Die Spanier hatten in 300 Jahren viele „heidnische“ Zeugnisse vernichtet. Zur Zeit der holländischen Kolonialherrschaft in Indonesien hingegen wurden öfter einheimische kulturelle Traditionen und Regionalsprachen untersucht. In bestimmten Regionen versuchten die Holländer, einheimische Gewohnheitsrechts-Regelungen (*adat*) gegen einen strengen Islam zu instrumentalisieren. Verbrennung von einheimischen „Idolen“ und „Fetischen“ gehörte zeitweise aber auch bei den Holländern zum Programm. Auf den Philippinen galten den Spaniern, geht man von diversen Aufzeichnungen und Fotografien aus, die „Bergstämme“ der Ifugao und Igorot auf Luzon als besonders „exotisch“ und z.T. auch „erotisch“ (Ifugao als Untergruppe der Igorot-Sprachengruppe). Die heutigen *Haciendas* der Großgrundbesitzer werden als „spanisches Erbe feudaler Machtstrukturen” angesehen. Die Folgen für die Kleinbauern und Landlosen können mit den Folgen von Zwangs- und dann Plantagenwirtschaft in Indonesien verglichen werden. Jedoch spielten in Indonesien einheimische Eliten durch Bezug auf starke *einheimische* feudale Traditionen eine z.T. andere Rolle. Was die Philippinen angeht, so wird von mehr als 100 Aufständen gegen die Kolonialherrschaft berichtet.

1523 waren die Portugiesen nach Manado gekommen. Bald nach ihrer Gründung (1602) kam die VOC nach Manado und setzte sich 1657 dort fest. Zeitweise kam es in Nord-Sulawesi zur Konkurrenz von katholischer und protestantischer Mission.

Ein Teil Nord-Sulawesis blieb weitgehend muslimisch (z.B. Gorontalo, Bolaang Mongondow) und ist es heute noch. Die sehr nahe bei den Philippinen gelegenen Sangir- (Sangihe-) Inseln wurden von Holländern 1619, die Talaud-Inseln 1689 besetzt. Der Islam erreichte Sangir-Talaud ab dem 15. Jh. über die Südphilippinen und über Buginesen, ab dem 17. Jh. über Ternate.

Der philippinische und der indonesische Archipel waren von ethnisch miteinander verwandten Völkern bzw. Volksgruppen besiedelt worden. Diese trafen auf sog. „vormalaiische Ethnien“, die etwas pauschal auf den Philippinen und in Westindonesien Negritos, im Osten Papuas genannt wurden. Die Herkunft der malaiischen Einwanderer sowohl auf den Philippinen wie in Indonesien war umstritten – oft je nach Herkunft und ideologischen Überzeugungen des jeweiligen Wissenschaftlers. Dem indonesischen Sprachwissenschaftler Gorys Keraf zufolge kamen alle Malaien ursprünglich aus dem heutigen Indonesien und den Philippinen; einzelne australische Wissenschaftler nahmen eine Herkunft von Neuguinea oder von Neuguinea benachbarten Pazifikinseln an; distanziertere Beobachter nehmen eine Herkunft aus Südchina und/oder Festland-Südostasien an. (In den drei südlichsten Provinzen Thailands lebt heute eine malaiisch-islamische Minderheit, im äußersten Süden Burmas wurden einige malaiische Fischergruppen lokalisiert.)

Einige der Einwanderer müssen anfangs gute und kühne Seefahrer gewesen sein. An indonesischen genauso wie an philippinischen Küsten blieben viele Menschen über die Zeit des Kolonialismus hinweg dem Leben am Meer verbunden: als Fischer, Seeleute, einige wenige auch als Schmuggler und Piraten oder in so exotischen Berufen wie Perlentaucher usw., heute auch in der Tourismusbranche. Wie in Indonesien (Riau-Inseln, West-Sulawesi) gab es auf den Philippinen eine Anzahl von „Seenomaden", deren Kultur immer weiter zurückgedrängt wurde. Im Landesinneren hatte man (nicht nur in Indonesien, Malaysia und auf den Philippinen, sondern sogar auf manchen polynesischen Inseln) Seefahrt und Bootsbau weitgehend oft bald verlernt.

Die Beziehungen zwischen dem heutigen Indonesien, Malaysia, Brunei und den Philippinen waren schon in vorkolonialistischer Zeit vielfältig. Manches war und ist z.T. noch heute umstritten. Indonesien war und ist stärker durch Einflüsse indischer Kulturen geprägt als die Philippinen. Das dauerte über die Zeit des Kolonialismus hinweg fort, wenn man an die javanischen *abangan* und den balinesischen Hinduismus denkt. Zu bestimmten Zeiten haben Einwanderer in Ostindonesien viel stärker als auf den Philippinen (vor allem den nördlichen), stärker als in anderen Regionen Indonesiens und in Malaysia Einflüsse von Papuas aufgenommen. Das zeigt sich z.B. in molukkischen *cerita rakyat*, in denen von Heiraten etwa einer Molukkerin mit einem Papua-„Adligen" erzählt wird, aber auch auf dem Gebiet des Sklavenhandels (bis in die Zeit des Kolonialismus hinein). Der Indonesier Ukun Suryaman schrieb: „Philippinischen Historikern zufolge brachten ungefähr zwischen 300 und 200 v.Chr. Malaien von der indonesischen Inselwelt die Kultur der Eisenzeit: ein Teil erreichte die Region Luzon über Palawan und Mindoro und ein anderer Teil erreichte Mindanao und Visaya über die Celebes-See. Danach, von der Zeitenwende bis zum 13. Jahrhundert, folgte eine zweite Welle, die neue kulturelle Elemente brachte, u.a. den ebenerdigen Bau von Häusern aus Holz und Bambus. Schließlich, ca. vom Ende des 14. bis einschließlich des 15. Jahrhunderts, kam eine dritte Welle und brachte die islamische Kultur nach Mindanao und Sulo."

Umstritten war die Herkunft der *Batak* genannten Volksgruppe im Nordosten der philippinischen Insel Palawan: *„1951 betrug ihre Zahl mehr als 800 Menschen, nach einer Zählung von 1968 waren es nur noch 238. Man weiß nicht, ob diese Batak eine Verbindung zu den Batak in Sumatra hatten; manche nehmen aber an, dass die Batak auf Palawan aus Sumatra stammten."* [Ch.P. Warren] R. Blust, der viel zur Verwandtschaft von austronesischen Sprachen geforscht hatte, glaubte mit problematischen lexikostatistischen Methoden u.a. feststellen zu können: *„Thus basic vocabulary cognate percentages calculated by the author (1974b) for a number of the languages of Borneo and the southern and central Philippines yield an average figure of about 28,5%*

(separation time = 3,000 years) for North Sarawak languages with Palawan Batak. Implied separation times for North Sarawak languages with subgroup relatives of Palawan Batak, however, are considerably greater (Western Bukidnon Manobo, Tiruray, 3,800 years), suggesting that the Batak percentages reflect a lower than average rate of lexical replacement. Figures are not available for Iban, but there is no reason to believe that Batak would score higher with it than with North Sarawak languages, and a minimum separation time of 3,500 Years can probably safely be assumed." Ukun Suryaman brachte 1987 den Rückgang der Anzahl der Batak auf Palawan damit in Verbindung, dass sie eine der Ethnien waren, die als kulturell niedrig stehend galten. „Es war Programm der philippinischen Regierung, die *cultural minorities* so schnell wie möglich voranzubringen, so dass sie als echte philippinische Staatsbürger aktiv an der sozialen Integration teilnähmen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die *Commisssion on National Integration* gegründet."

Die *Philippinen* wurden zu Ehren des spanischen Kronprinzen und späteren Königs Philipp II. (1555-1598) benannt. Der Name Indonesien wurde erst später (1847) geprägt und ab 1884 von A. Bastian verbreitet. Der Kolonialismus hatte widersprüchliche Folgen. Einerseits wurden z.T. Beziehungen intensiviert, andererseits entwickelten sich gerade durch den starken Einfluss der unterschiedlichen Kolonialmächte Indonesien und die Philippinen weiter auseinander. Unterschiedliche Phasen gab es auch bei den Beziehungen der Philippinen zu Sabah im heutigen Malaysia. Der Sultan von Sulu soll 1878 Sabah an einen Engländer verpachtet oder abgetreten haben. Von 1963 bis 1968 kam es um Sabah zu einem Konflikt zwischen Malaysia und den Philippinen. Nach dem Sturz des philippinischen Diktators Marcos 1986 wurde dieser Konflikt durch einen Verzicht der Philippinen auf Sabah gelöst.

Wie ähnlich sind Bahasa Indonesia und Tagalog, die beide derselben malayo-polynesischen Sprachengruppe angehören? Einige, z.T. mit Blick auf den Wortschatz, hielten beide Sprachen für relativ ähnlich, andere, z.T. mit Blick auf die Grammatik, fanden beide Sprachen weniger ähnlich. Indonesisch wurde als „analytischer" (weniger durch bedeutungstragende Vor- und Nachsilben geprägt) und „innovativer" (gegenüber einem „Ur-Austronesischen") bezeichnet. Die in Kalimantan gesprochenen Sprachen Dayak Murut und Dayak Dusun wurden ähnlich wie die Sprachen von Sangir-Talaud der Gruppe der philippinischen Sprachen zugerechnet. 1946 wurde Pilipino (auf der Basis von Tagalog) zur Nationalsprache erklärt. Sprecher etwa des Visaya und Ilocano waren nicht leicht zur Übernahme dieser Sprache (nicht so massiv propagiert wie Indonesisch in Indonesien, das zudem auf einer *lingua franca* im Archipel beruhte, die lange mit Islam identifiziert wurde) zu bringen.

Ein Teil der philippinischen Literatur ist auf Englisch, ein Teil in Tagalog, ein Teil aber

auch in Regionalsprachen wie Cebuano usw. geschrieben. Im Alltag (nicht nur im Geschäfts- und Wissenschaftsleben) spielt das Englische, das das Spanische verdrängte, auf den Philippinen eine große Rolle. Sutan Takdir Alisjahbana hatte 1962/63 gemeint, Englisch werde neben unterschiedlichen Nationalsprachen in der modernen Welt als *lingua franca* gebraucht. Von Indonesisch auf der Basis des Malaiischen als Sprache für die Philippinen, wie Alisjahbana 1973 noch hoffte, ist heute keine Rede mehr. *„300 Jahre spanischer Konvent und 50 Jahre Hollywood“* hat man zur Kolonialismusgeschichte der Philippinen gesagt. [V. Stern] Die Christianisierung der Philippinen (hier mehr mit bestimmten Inseln des Südpazifik vergleichbar) hat einen großen Unterschied zu Indonesien geschaffen. Allerdings gab und gibt es gerade in Ostindonesien einige stark christianisierte Regionen: in Nordsulawesi (z.B. Manado), auf Teilen der Molukken, auf Flores; eine Sonderrolle hatte Timor mit dem 1999 von Indonesien unabhängig gewordenen Osttimor/Timor Leste.

In den letzten Jahrzehnten haben sog. „Moro-Rebellen“ von den südlichen Philippinen durch regierungs- und auch christenfeindliche Anschläge Aufsehen erregt. Die Bezeichnung *Moro* geht auf ein spanisches Wort für Maure zurück. Die Zuwanderung von Christen und der Transfer von im Süden erwirtschaftetem Gewinn in den Norden führte auf den islamisch geprägten Inseln des Südens (Mindanao – immerhin die zweitgrößte der philippinischen Inseln, Palawan, Jolo, Basilan, Tawi-Tawi) zu Konflikten. Die Lage war und ist undurchsichtig. H. Uhlig stellte 1988 bei diesen Konflikten einen Bezug zur Kolonialismusgeschichte her. Inzwischen sind aber seit 1988 mehr als 30 Jahre vergangen. Anscheinend gab es zeitweise wechselnde Allianzen, zeitweise auch eine Zusammenarbeit von Rebellen mit dem philippinischen Militär gegen radikale Islamisten. Wie die Rebellen Mindanaos sich mit Geld und Waffen versorgten, scheint unklar zu sein und sich im Lauf von Jahrzehnten auch gewandelt zu haben. Das alles gehört nicht mehr zum Thema Kolonialismus. Historische Beziehungen zwischen Nordost-Indonesien, etwa Halmahera (*Jailolo* oder *Gilolo*), den weit nördlichen Sangihe-Talaud-Inseln und dem philippinischen Mindanao wie zu der Zeit, in der Mangunwijayas Roman spielt, sind in dieser Weise heute nicht mehr gegeben. Flugzeuge, Hubschrauber, mit Motoren angetriebene Schiffe können nicht nur der Verbindung, sondern gerade auch der Kontrolle von Grenzen dienen. Bereits Sukarno hatte die Kontrolle an den Grenzen, die Philippinen und Indonesien voneinander trennen, verschärfen lassen. [Sulut]

Wenn geographisch weit voneinander entfernte, als archaisch geltende Ethnien bei einigen Gewohnheiten Parallelen aufweisen, dann kann man oft nicht von „historischen Beziehungen“ sprechen. Ein Beispiel dafür ist die Verwendung von bearbeiteter

Baumrinde, nicht von Tierhäuten oder gar von Gewebtem, für die Herstellung eines Teils der Kleidung, wie etwa früher einmal in bestimmten Regionen Nordamerikas und in Indonesien. Wie aber ist es, wenn Mädchen auf der philippinischen Insel Mindanao und auf den indonesischen Mentawai-Inseln ihre Zähne spitz zufeilten – und beide Ethnien eine malayopolynesische Sprache sprechen? Ich kenne keine Literatur, in der man bei diesem speziellen Beispiel Antworten auf die Frage nach eventuellen historischen Beziehungen finden kann.

Pramoedya Ananta Toer schrieb *Kind aller Völker* als jahrelanger politischer Gefangener in der Suharto-Zeit. Auf den Philippinen wurde Pram zur Kenntnis genommen, jedenfalls erhielt er 1995 den philippinischen Preis „Ramon Magsaysay Foundation Award". Der indonesische Journalist und Schriftsteller Goenawan Mohamad nahm 1986 in dem Kurzessay *Rizal* José Rizals Roman *El Filibusterismo* als Ausgangspunkt zu Ausführungen über das Bild, das Amerika und Europa von der „Dritten Welt" hätten. Rizal sei kein Revolutionär gewesen, aber er habe gleichsam eine Comic-Karikatur der Dritten Welt vorausgesehen: *„im ersten Kästchen greifen die Freiheitskämpfer zu den Gewehren. Im folgenden siegen, im dritten regieren sie. Im vierten Kästchen werden sie Despoten, und die einst erkämpfte Freiheit ist völlig weg."* Unmittelbar im Anschluss daran fragt Goenawan Mohamad: *„Hat man das nicht auch von Marcos auf den Philippinen gesagt?"* Goenawan Mohamad wiegelt zunächst ab: Er wisse nicht, wie es sich mit Marcos auf den Philippinen wirklich verhalten habe, er selber sei nie in diesem Land gewesen. *„Die Geschichten von dort werden gewöhnlich von Leuten aus Amerika geschrieben, sie stellen diese weit verbreitete Karikatur von Macht vor: Marcos, der im Gefolge des Guerillakriegs gegen die Japaner viele Auszeichnungen bekam, als Held in Erscheinung trat. Dann wurde er ein korrupter Machthaber..."* Goenawan Mohamad feuert eine Breitseite ab: *„Aber wir wissen, die Amerikaner und Europäer erzählen das zu oft von der Dritten Welt."* Man wird jedoch nicht abstreiten können, dass es eine analoge Abfolge, wenn man ein abstrakteres Muster daraus herausextrahiert, in einer ganzen Reihe von Fällen tatsächlich gab.

Im März 1986 kritisierte Goenawan Mohamad dann Marcos direkt: Marcos ersann 1972 einen fiktiven Attentatsversuch auf einen Minister, um dann den Notstand ausrufen zu können. *„Vierzehn Jahre später stürzte der Präsident."* Einige Stunden, bevor Marcos von den Philippinen floh, gab der Minister, auf den angeblich ein Attentat versucht wurde, das als Lüge zu. *„Zu dieser Zeit (obwohl vielleicht nur zu dieser Zeit) konnten wir sagen, welch ein Glück die Philippinen hätten."* 1990 zählte Goenawan Mohamad verschiedene Arten von Korruption, was Steuerzahlungen angeht, auf. Marcos habe einen Richter eingesetzt, um gegen Korruption beim philippinischen Steuerbüro vorzugehen. Dieser Richter wurde aber abgelöst,

„nachdem der Präsident begann, die Steuerzahlungen zum Nutzen seiner Freunde einzusetzen. Letztendlich dämmte man die Korruption nicht ein. Marcos flog dann sogar selber weg mit einer Menge von Geld, dessen Herkunft unklar war...“

Aus westlicher Sicht könnte man annehmen, dass einige indonesische Intellektuelle Parallelen zwischen Suharto und Marcos herstellten. Goenawan Mohamads Kurzessays konnten aber die strenge Zensur zu Suhartos Zeiten passieren. Sahen die Behörden in Indonesien ihr Land so weit von den Zuständen auf den Philippinen entfernt? Aber beide Länder waren einander benachbarte Inselarchipele; sowohl Marcos wie Suharto waren Diktatoren, wenn auch Marcos nicht nach so fürchterlichen Massakern wie 1965/66 Suharto an die Macht gekommen war. Waren hier die Unterschiede in den Religionszugehörigkeiten stark im Blickwinkel der Behörden in Indonesien, wo sich eine große Mehrheit zum Islam bekannte (und auch heute bekennt)? Aber zu den Philippinen gehören einige Inseln, in denen ein starker muslimischer Bevölkerungsanteil lebt. Fiel das für die Zensoren unter Suharto nicht so sehr ins Gewicht, da der Blick stark auf die Hauptinsel Luzon mit der Hauptstadt Manila wie in Indonesien stark auf Java mit der Hauptstadt Jakarta gerichtet war? Luzon konnte auch für javanische Dörfer eine gewisse Bedeutung gewinnen, da auf dieser Insel ein bekanntes *International Rice Research Institute (IRRI)* eingerichtet worden war. Einige der vom IRRI gezüchteten und in den 1980ern freigegebenen Reissorten standen auch für den Reisanbau in Indonesien zu Verfügung.

Von den Reisfeldern wieder aufs Meer. Unter den Seeleuten, die auf Schiffen anheuerten, die in internationalen Gewässern oft auf weiten Strecken unterwegs sind, wurden in den letzten Jahrzehnten immer wieder auch Indonesier und Malaysier genannt. In einem Buch über Asien hieß es 2007 aber zu den Filipinos, diese stellten ungefähr *ein Viertel* aller Matrosen auf den Weltmeeren. [A. Rothacher] Bedenkt man, dass es sich bei beiden Ländern zwar jeweils um Archipele mit vielen Inseln handelt, dass aber der indonesische Archipel flächenmäßig viel ausgedehnter ist als der philippinische und dass Indonesien viel mehr Einwohner als die Philippinen hat, dann kann man sich fragen, warum in der internationalen Schifffahrt so viele Filipinos und nicht eine größere Anzahl von Indonesiern als Seeleute zu finden sind. Sicher gibt es hier sowohl allgemein sozioökonomische als auch sehr individuelle Gründe. Vermutlich spielen hier auch unterschiedliche Religionszugehörigkeiten eine Rolle. Interessant wäre die Frage, wie viel heute noch die unterschiedliche Zahl von indonesischen und philipinischen Seeleuten auf den Gewässern der Welt außerhalb der eigenen Hoheitsgewässer mit Auswirkungen einer *unterschiedlichen* Kolonialismusgeschichte zu tun hat.

Es heißt so oft „*der* Kolonialismus“. Aber allein schon, was die Art der Fortbewegungsmittel anging, unterschieden sich die

Kolonialismen unterschiedlicher Zeitepochen. (Bewaffnung ist wieder ein anderes wichtiges Thema.) Der Übergang von Segel- zur Dampfschifffahrt stellte einen wichtigen Einschnitt dar. Im 19. Jahrhundert (und wohl auch schon vorher) lernten seefahrende Buginesen sehr viel von der Art, wie die holländischen Kolonialherren ihre Schiffe bauten, wie sie ihre Segel setzten, welche Segel sie setzten. Solche Einflüsse sind auch in die Sprachen und Dialekte von Buginesen, aber auch auf den Inseln Aru und Kei eingegangen [vgl. H. Liebner]. Was aber konnten indonesische Seefahrer und Fischer der ganz unterschiedlichen Ethnien von den Niederländern lernen, als diese regelmäßgige Dampfschifffahrtlinien einrichteten, die Indonesier aber noch auf Wind, Seeströmungen, Segel und Ruder angewiesen waren? Dampfschiffe wie die hier eingangs erwähnte *Maine*, *„Totenschiffe"* (mit der Verheizung von Kohlen zur Energiegewinnung), wie sie B. Traven zu Beginn des 20. Jahrhunderts genannt hat, läuteten ebenso wie von Lokomotiven gezogenen Eisenbahnen eine neue Ära ein.

Es steht außer Frage, dass – vor der Dampfschifffahrt – die Vorfahren heutiger Filipinos und heutiger Indonesier voneinander zu lernen versuchten, wenn es um Bootsbau und Art der Segelsetzung usw. ging. Umsonst gab es ja nicht Geheimhaltungsversuche und die vielen Tabus, mit denen der Bootsbau verbunden war. Es kam zur Zeit des Kolonialismus, noch und wieder zur Zeit des Kolonialismus muss man sagen, zu Kontakten unterschiedlichster Art, wenn man nur an den flächenmäßigen Ausschnitt Sangihe-Talaud, die dem neuguineischen Vogelkopf vorgelagerten Inseln, die Molukken, Mindanao, die Sulu-Inseln und Nordost-Borneo denkt. Wieder ein anderes Thema wäre es, vor die Zeit des europäischen Kolonialismus zurückzugehen. Allein aus der Art, welche Segel (Dreiecks-, Viereckssegel...) und wie viele gebraucht und wie diese gesetzt wurden, aus der unterschiedlichen Platzierung eines Hauptmasts im Schiff, ob Ausleger gebraucht wurden oder nicht etc., hat man Hinweise etwa auf Migrationsrichtungen und Besiedelung abgeleitet.

Literatur

Alisjahbana, Sutan Takdir (1977): *Dari Perjuangan dan Pertumbuhan bahasa Indonesia dan bahasa Malaysia sebagai bahasa modern. Kumpulan esai 1957-1977. Jakarta: Dian Rakyat.*

Blust, Robert (1977): *Austronesian culture history: some linguistic inferences and their relations to the archaeological record. In: NUSA. Miscellaneous Studies in Indonesian and Languges in Indonesia 4, 25-37.*

Gerste, Roland D. (1998): *Die „Maine" war ihr Schicksal. In: Die Zeit 19.2.1998.*

Goenawan Mohamad (1991): *Catatan Pinggir 3. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti.*

Idrus: *Fujinkai. In: Ders. (1990): Dari Ave Maria ke Jalan Lain ke Roma. Cet. 9. Jakarta: Balai Pustaka, S. 97 – 101. (Erstaufl. 1948)*
Keraf, Gorys (1984): *Linguistik Bandingan Historis. Jakarta: Gramedia.*
Liebner, Horst (1989): *Beberapa Istilah Kemaritiman dalam Bahasa-bahasa Buton. In: Linguistik Indonesia Tahun 7, No. 14, 45-67.*
Mangunwijaya,Y.B. (1987): *Ikan-ikan Hiu, Ido, Homa. Sebuah Novel Sejarah. Cet. 2. Jakarta: Djambatan.*
Regenhardt,K. (1987)(Hg.): *Frauen auf den Philippinen. Erzählungen. Gedichte und Berichte. München: dtv.*
Rothacher, Albrecht (2007): *Mythos Asien? Licht- und Schattenseiten einer Region im Aufbruch. München: Olzog.*
Salazar, Marlies (2015): *Rizal, José. In: H. Hiery (Hg.): Lexikon zur Überseegeschichte. Stuttgart: Steiner, 690f.*
Sulut = Sigarlaki,A./ Manus, L.Th./ Rompas,A.E./ Watuseke,F.S. (1977/78): *Sejarah Daerah Sulawesi Utara. Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.*
Suryaman, Ukun (1987): *Beberapa Aspek Menarik dalam Bahasa Indonesia – Malaysia dan Pilipino. Bandung: Penerbit Alumni.*
Toer, Pramoedya Ananta (1994): *Kind aller Völker. Übs. v. B. Schneebeli. Zürich: Unionsverlag.*
Uhlig, Harald (1988): *Südostasien. Fischer Länderkunde. Bd.3. Frankfurt/M.: Fischer.*
Warren, Charles, P. (1975): *Field Vocabulary of the Batak of Palawan (Philippines). In: Linguistics and Anthropology. In Honor of C.F. Voegelin, 649 ff.*

Aliem Prasasti

Nyanyian Ombak Dua / Wellengesang II

Berdiri di tepi laut yang lepas
Angin malam pecahkan ombak di pantai
Dan menyisakan teka-teki buih
Debur ombak beriringan merapat
Di bawah bulan yang berkaca di riak air

Kuingat pelaut-pelaut leluhurku
Uzur mengeja alam
Membilang bintang kemudinya
Menghitung bulan peluhnya
Menimbang gelombang pertarungannya
Senja membuka awal
Fajar melipat akhir jadi mata air segalanya

Melumut tapak-tapakku
Menyimpan buih-buih laut
Angin menghapus jejak-jejak kepergian
Seperti aku percaya laut tak ingin kehilangan ombak
Ombak tak ingin kehilangan pantai
Ombak pun butuh ujung dan pantai tak ingin sendiri
Akulah laut
Ombak
Pantai itu

Makassar; 6 Januari 1995.

Quelle: Jurlan Em Saho'as (ed.)(1999): Moyangku Bugis. Antologi Puisi Enam Penyair Sulsel. Jakarta: Elsas, 21

Aliem Prasasti

Wellengesang II

Ich stehe an der Küste der weiten See
Der Nachtwind bricht die Wellen am Strand
Und legt die Rätsel der Gischt auf die Seite
Das Getöse der hintereinander anrollenden Wellen rückt näher
Unter dem Mond der sich in Wasserkräuseln spiegelt

Ich erinnere mich an meine seefahrenden Vorfahren
Hindernis: die Natur zu buchstabieren
Beim Steuern auf die Sterne zu achten
Die schweißtreibenden Monate zu zählen
Die Wellen mit denen man zu kämpfen hat abzuwägen
Die Abenddämmerung macht den Anfang
Die Morgendämmerung rollt das Ende zu einer Quelle von allem zusammen

An meinen Fußsohlen setzt sich Moos fest
Sie bewahren die Gischtspritzer der See
Der Wind löscht die Spuren des Fortgehens aus
Als glaubte ich die See möchte nicht die Wellen verlieren
Die Wellen wollen den Strand nicht verlieren
Die Wellen brauchen eine Landspitze und der Strand will nicht allein sein
Ich bin See
Welle
Dieser Strand da

Makassar, 6. Januar 1995.

Übersetzung: *Michael Groß*

Michael Groß

Piraten ohne Freibeuterromantik

In dieser Zwischenzeit, in der es bereits Internet, GPS und ferngesteuerte Drohnen gibt, in der aber auch noch Bücher neu auf Papier gedruckt werden, gab es vor kurzem im Buchhandel ein Angebot Seeräuber im Viererpack: James Fennimore Cooper *Der rote Freibeuter*, Boy Lornsen *Klaus Störtebeker*, Emilio Salgari *Der schwarze Korsar* und Robert Louis Stevenson *Die Schatzinsel*. In einer Zeit, in der man Comics mit Mäusen und Enten aus Entenhausen, mit Rennfahrern und superheldischen Tarzanen und mit Peanuts anschaute, gab es auch eine Comics-Reihe *Schwarzbart der Pirat* mit einem cholerischen und drolligen Piraten, der jede Folge wieder möglichst am Entern gehindert werden sollte. Nicht drollig war der Pirat Captain Blackbeard, der 1718 vor North Carolina von einem Briten bei einem Duell auf dem Schiff getötet wurde. Dieser Captain hatte einmal Jagd auf spanische Schiffe gemacht und wurde durch den Frieden von Utrecht 1713 arbeitslos. Er verlegte sich auf Piraterie, soll in einem Jahr einmal 20 Handelsschiffe aufgebracht und wild ausgesehen haben. Es gab in Filmen Mäntel-und-Degen, aber auch – wie bei Karnevals- bzw. Faschingsveranstaltungen – Männer mit einer Klappe über einem Auge. Selbstverständlich waren regionale Unterschiede zu beachten, im deutschsprachigen Raum ähnlich wie anderswo, Störtebeker war an der Ostsee bekannter als in den Alpen. Gebildete wussten, dass etwa zur Zeit des Caius Iulius Caesar Seeräuber im Mittelmeer eifrig beim Sklavenhandel mitmischten und dass Francis Drake geadelt worden war. Seeräuberei ist aber schließlich etwas Kriminelles, woher dieses Interesse für Piraten?

Fangen wir mit Adelbert von Chamisso (1781-1838) und malaiischen Piraten an. Chamisso drückte sich oft neutral und fremden Ethnien gegenüber verständnisvoll aus, für Südsee-Insulaner und –Insulanerinnen fand er viele lobende Worte. Er lehnte zeitlebens Sklaverei und Sklavenhandel ab und plädierte oft für Toleranz. Im Bericht des Gealterten über die Weltreise, die er als junger Mann auf einem Segelschiff unternommen hatte, heißt es zum Meer vor der Südostküste Sumatras knapp unter dem Äquator: *„in diesem Meere, das nicht für sauber von malayischem Raubgesindel gehalten wird“*. Das war ein hartes Wort bei Chamisso, der wenigstens mit einem Teil seines dichterischen Werks zur Romantik gerechnet wird und 16 Jahre vorher die malaiische Ethnie ein *„kühnes Schiffervolk“* genannt hatte. Hier hat sich anscheinend die Angst von Matrosen vor Seeräubern, das Nagen im Unterbewusstsein eines Kapitäns, dass man immer gegen Piratenüberfälle gewappnet sein müsse, auf einen mitreisenden Passagier übertragen. Chamisso verweist im Anschluss an seine kurze Erwähnung auf den Kapitän Otto von Kotzebue, der in seinen Erinnerungen ausführlicher auf die gemeinte Episode eingeht. *„Rechts von uns ward tief am Horizont ein Schiff unter Segel gesehen, das ich, als es näher kam, seiner Segel und Bauart nach für ein den Malayen gehöriges Raubschiff hielt. Ich bemerkte bald, dass das feindliche Fahrzeug besser segelte als das unsrige, sich aber, indem es uns den Kurs abzuschneiden suchte, immer in einer gewissen Entfernung hielt, wahrscheinlich um keinen Verdacht*

zu erregen und uns erst in der Dunkelheit der Nacht zu überfallen. Mir war bekannt, dass die Bewohner von Banca und Sumatra auf großen Booten, welche dreihundert Mann fassen, in dieser Gegend herumschwärmen und nicht selten Kauffahrtheischiffe entern, die sie dann ausplündern und die Mannschaft ermorden.“ Kotzebue lässt sein Schiff „*in Verteidigungszustand*“ setzen und vertreibt in der Nacht ein Schiff, das er für das von Räubern hält, durch Kanonenschüsse.

Chamissos Kapitän passierte nicht die Straße von Malakka, sondern die Sundastraße zum Indischen Ozean. Piraterie östlich von Sumatra hat überdauert. In einer Reportage von R. Luyken (1999) wurde von den unterschiedlichsten Überfällen in den letzten Jahren in der Region berichtet. Der Journalist selber reist auf der *Sinar Surya* mit, das ist „*ein japanisches Containerschiff unter panamaischer Flagge mit philippinischer Besatzung und koreanischem Kapitän*“. Der Kapitän ist „*besessen von Sauberkeit und von der Piratengefahr*“. Das Schiff fährt einmal wöchentlich von Jakarta über Singapur nach Kelang in Malaysia und dann wieder zurück. „*Durch die Straße von Malakka und das südchinesische Meer, den Gaspar-Archipel und die Javasee. Die piratenverseuchtesten Gewässer der Welt.*“ Aber: „*Die malaysischen Gewässer gelten jetzt als halbwegs sicher.*“ Die Motive der Piraten: „*Meistens geht es den Piraten des ausgehenden 20. Jahrhunderts um den Schiffstresor und das Hab und Gut der Crew.*“ Nicht immer: „*Manchmal wenden die modernen Freibeuter modernste Methoden an. Im Januar 1998 pumpten sie kaltschnäuzig eine Million Liter Marinediesel von einem nördlich von Singapur gekaperten Supertanker um. Hin und wieder operieren sie mit urzeitlicher Brutalität. 67 Seeleute wurden 1998 von Piraten ermordet. Niemand weiß, was aus der Crew des im Südchinesischen Meer gekaperten Frachters Tenyu wurde. Das Schiff landete drei Monate nach seinem Verschwinden mit komplett neuer Mannschaft in dem chinesischen Hafen Zhangjigang, um seine Ladung, 3000 Tonnen Aluminiumbarren zu löschen. Fischer holten Ende letzten Jahres im gleichen Seegebiet 6 von 23 auf dem Schüttgutfrachter Cheung Son mit Maschinengewehren niedergemachten und über Bord geworfenen Seeleuten in ihren Netzen auf.*“ Handelt es sich bei den Piraten von Batam um „*Freibeutersyndikate*“ oder um „*von Armut und Anarchie ausgespiene Desperados*“? „*Die berühmten Piraten vergangener Jahrhunderte, die Störtebekers und Sir Francis Drakes plünderten reiche Hanseflotten und spanische Goldgaleeren. Die indonesischen Korsaren wussten anscheinend manchmal nichts mit ihrer Beute anzufangen. Im September letzten Jahres ließ eine Gang den gekaperten Chemikalientanker Louisa nach sechseinhalb Tagen wieder frei. Das Schiff hatte Palmitinsäure geladen. Die Cheung Son, deren 23 Mann Besatzung im November ermordet wurde, transportierte Hochofenschlacke.*“ Unterschiedliche Vorgehensweisen, unterschiedliche Ziele: „*Im vergangenen Oktober enterten mit langen Messern und Pistolen bewaffnete Piraten einen dänischen Frachter. Am 27. Dezember scheiterte*

eine Bande bei dem Versuch, an Bord des deutschen Containerschiffs CGM Cizanne zu klettern. In der folgenden Nacht gelangten Seeräuber in das Ruderhaus des panamesischen Schüttguttransporters Rubin Stella, fesselten den Steuerman und den Dritten Offizier, stahlen deren Armbanduhren sowie Schiffsproviant. Am 30. Dezember raubte eine Gang 50 000 Dollar auf dem singapurischen Tanker Pacific Star.“ [R. Luyken]

Heute mehr als 20 Jahre später denkt man im Westen bei internationaler Piratengefahr oft an das Horn von Afrika und die Küste vor Somalia. Inzwischen ist beispielsweise die Meeresgegend westlich von Guinea als neuer Hotspot für Piratengefahr hinzugekommen. Im März 2009 wurde anscheinend ein von einer deutschen Reederei finanziertes Schiff mit zwölf philipinischen Besatzungsmitgliedern unter einem indonesischen Kapitän, das mit hochexplosiver Ladung von Norwegen nach Vietnam unterwegs war, vor der somalischen Küste gekapert. Regelmäßig wird seit einiger Zeit jedes Jahr einmal vom deutschen Bundestag das Mandat für einen Bundeswehreinsatz gegen Piraten vor der somalischen Küste verlängert. Bei den Piraten vor Somalia wurde (nicht unähnlich zu den von Batam aus operierenden) die Frage gestellt, ob es sich bei ihnen um ehemalige Fischer handelt, denen riesige Fischfangflotten den Lebensunterhalt erschwert haben, oder um organisierte Kriminalität, deren Drahtzieher in diversen Städten und Hauptpstädten dieser Welt residieren, oder um brutale Abenteurer.

Wieder zurück in der Geschichte: Übertrieben wurde, wenn es um Seeräuber geht, Anfang des 20. Jahrhunderts mit der kleinen Ethnie der Mentawai. Die niederländische Kolonialmacht führte 1902 Krieg gegen die Taikako, d.h. ein paar wenige Leute, eine kleine Untergruppe der Bewohner von Nord-Pagai, einer der vier bewohnten Mentawai-Inseln. Die Taikako hätten als Seeräuber ein Handelsschiff der Minangkabau überfallen (*membajak*). „*Seeräuber*“ und „*Krieg*“, das waren nun etwas hochtrabende Worte; die Taikako blieben im Visier der Kolonialmacht; 1908 mussten sie ihre Niederlage eingestehen und von da an untertänig sein. [Panulis Saguntung] Wie oft es in den Gewässern des heutigen Indonesien brutale Piratenüberfälle auch tatsächlich gab, hier im Fall einer kleinen Gruppe der Mentawai wurde anscheinend mit Kanonen auf Spatzen geschossen.

Zurück zu Chamisso. Im Abschnitt über die Philippineninseln, den (anders als die zitierten Worte zu malaiischen Piraten vor Sumatra) nicht der alte, sondern noch der junge Chamisso schrieb, hieß es: “*Die Spanier rechnen zu dem Gebiete dieses Gouvernements die Marianeninseln, die Karolineninseln, von denen verschlagene Schiffe ihnen früh die Kunde überbracht und auf welche sie ihren Glauben und ihr Joch zu verbreiten beabsichtigt haben, und endlich die südlichern Inseln der Philippinen, Mindanao, Jolo usw., Sitze ihrer Erbfeinde, der Mauren oder mohammedanischen Indianer, welche im Piratenkriege*

Schrecken und Verheerung über alle Küsten der Christen zu verbreiten nicht aufhören. Das Presidio von Sanboangan auf der Westspitze von Mindanao soll dieses Gezücht in Zaum halten, ist aber in der Tat, sowie das Gouvernement der Marianeninseln, nur eine Pfründe, die den Kommandanten auf die Jahre seines Amtes berechtigt, sich durch ausschließlichen Handel mit allen für Besatzung und Beamte ausgesetzten Gehalten zu bereichern. Die Expeditionen auf bewaffneten Booten, die von Manila ausgeschickt werden, um gegen den Feind zu kreuzen, sind nicht zweckmäßiger. Sie frönen nur dem Schleichhandel, und Christen und Mauren weichen dabei einander aus mit gleichem Fleiß. Nur die Bucht von Manila, die nach dem Laperouse als unsicher geschildert ward, scheint jetzt den Seeräubern gesperrt zu sein." Mit Laperouse meinte Chamisso hier Jean-François de Galoup Comte de La Pérouse (1741-1788), der 1788 auf einer Reise nach Australien bei Sidney verschollen ist und dessen Tagebücher und Karten 1797 herausgegeben wurden.

Muslimische Piraten (ob die fünfmal am Tag beteten?), die Christen und Christinnen (ob die jeden Sonntag in die Kirche gingen?) raubten: es gab sie tatsächlich und sie waren, zumal in Ländern, die eine Mittelmeerküste hatten, auch ein literarischer Topos. Boccaccio erwähnt sie im *Decamerone* genauso wie Voltaire im *Candide*. Bis ins 19. Jahrhundert waren Seeräuber von den an der nordwestlichen Küste gelegenen Ländern (manchmal „*Barbaresken-, Raubstaaten*" genannt) gefürchtet. Sklavenhandel ist ein Thema für sich: die gewaltige und fürchterliche transatlantische Sklavenverschiffung aus Afrika nach Amerika mit den Folgen bis heute; die innerafrikanischen Sklavenjagden, z.T. von Afrikanern selbst mit oder ohne Kriege, z.T. von arabischen Sklavenhändlern in großem Maßstab veranstaltet. Sklavenhaltung in diversen Gegenden Asiens: Man kann blicken, wohin man will, etwa nach Zentralasien, aber auch nach Südostasien. Bei den Minangkabau und Malaien auf Sumatra, ebenso wie auf der relativ unbedeutenden Insel Nias westlich von Sumatra gab es Sklaven – mit unterschiedlichen Bedingungen für Freilassungen dann, die Molukkeninsel Tidore lieferte jahrhundertelang Sklaven an die VOC... Ein Blick in die Südsee: Sklaven und Sklavinnen auf Hawai (als Ausgestoßene, mögliche Opfer, weniger zum Arbeiten), Versklavung eigener Stammesgenossen auf den Marquesas-Inseln... Gesellschaften wie die klassisch-römische und die klassisch-griechische, die ohne Sklaven und Sklavinnen nicht zu denken sind. Homers Griechen, die Troja belagerten, sind als achäische Piraten bezeichnet worden; Sklavenhaltung ist ihnen etwas Selbstverständliches. Im Buch Exodus der Bibel gelten diverse Vorschriften dem Umgang mit der anscheinend weit verbreiteten Sklaverei.

Mindanao, Piraterie, Sklavenhandel und Kolonialismus: All das findet man in dem historischen Roman *Haie, Thunfische, Köderfische* von Y.B. Mangunwijaya, der in den Jahren 1594 – 1621 spielt. Die zwei prominentesten Berufszeichnungen darin sind Seeräuber und Bootsbauer. Die Seeräuber bei Mangunwijaya haben nichts Romantisches; ihre Brutalität

wird angeklagt, wenn Menschen bei Überfällen getötet werden. Angehörige der eigenen Ethnie werden in die Sklaverei verkauft. Späher kundschaften aus, wann ein Handelsschiff zu erwarten ist. Romantisch ist in Mangunwijayas Roman etwas anderes: Als britische und niederländische Kolonialmacht sich ein Seegefecht liefern, gelingt es einem Bootsbauer aus Halmahera, der auf die Bandainseln als Sklave verkauft worden war, zu entkommen – zusammen mit einer Ex-Medizinfrau aus Halmahera, der er einmal das Leben gerettet hatte und die mit dem Sultan von Ternate verheiratet worden war. Dieser Bootsbauer, aus einem von Ternate ausgelöschten Seeräuberdorf stammend, hatte ein eigenes Dorf gegründet, in dem seinem Willen nach keine Seeräuber, sondern Bootsbauer und Menschen mit anderen Berufen heranwachsen sollten.

Gar keine Romantik findet man bei Pierre Poivre (1719-1786), der ab 1741 wiederholt Südostasien und das südliche China bereiste. Er sammelte Erfahrungen mit britischem und niederländischem Kolonialismus (hielt sich auch kurz in Batavia auf) und war in Diensten Frankreichs und des französischen Kolonialismus nicht zuletzt auf der Insel Mauritius als Handelsmann, Agronom und Politiker tätig. Er hat eine ganze Menge von Erzählungen über die Grausamkeit malaiischer Piraten, die auch vor den Küsten Siams gefürchtet seien, aufgesogen und gibt sie wieder. Er selber wurde kurz vor Mergui, einem Hafen an der siamesischen Westküste, Opfer *europäischer* Piraten. Ein Schiff, ursprünglich unter dem Kommando eines französischen Kapitäns und zweier französischer Offiziere, das Holz zwischen der französischen Niederlassung Pondichéry in Indien und Mergui transportierte, wurde von 24 Banditen geentert, *„die aus englischen Diensten desertiert waren und die ihr trauriges Los nach Mergui verschlagen hat. Sie hatten sich zweier großer siamesischer Kanus bemächtigt, eroberten das Schiff und ermordeten seinen Kapitän. Da sie ohne jeden Proviant waren, nahmen sie uns das wenige, das wir noch besaßen. Wären wir weniger arm gewesen, wären wir den Händen dieser Bösewichte nicht entkommen. Aber nachdem sie sich überzeugt hatten, daß wir nichts mehr besaßen, ließen sie uns gehen, nachdem wir zwölf Stunden lang schlimme Ängste ausgestanden hatten.“*

Seine Einleitung zu Pierre Poivres Buch begann J. Osterhammel so: *„Läßt man sich auf ein hegelianisches Gedankenspiel ein und fragt nach der Schauplatzverlagerung weltgeschichtlicher Bedeutsamkeit im Prozeß der maritimen Expansion Europas, dann wird man vielleicht sagen können: Das 16. Jahrhundert ist die Epoche des Atlantiks, das 17. die Ära des Indischen Ozeans, das 18. gehört dem Pazifik.“* Zu Seeräubern in der Neuzeit kann man eine andere Pauschalisierung zitieren: *„Die Zunft der Korsaren war wohl nie so erfolgreich und gefürchtet wie gegen Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts.“* Begründet wurde das so: *„Die europäischen Seemächte England, Frankreich und Spanien hatten eine lange Konfliktperiode hinter sich, in der auch Piraten ‚Dienst taten': Mit*

dem Segen ihres jeweiligen Königs plünderten sie die Schiffe feindlicher Nationen. Jetzt jedoch waren die ehemaligen ‚Staatspiraten' den Herrschenden nicht mehr genehm. Sie verlegten sich daher auf illegale Beutezüge. Ihre Mannschaften rekrutierten die Freibeuterkapitäne aus dem Heer der Seeleute, die nach Ende der Seekriege aus dem Marinedienst entlassen worden waren. Beute gab es reichlich: die Schiffe, auf denen die Schätze der Kolonialmächte aus deren Besitzungen in Übersee nach Hause geschippert wurden.“

Circa vier Jahrzehnte habe *„das goldene Zeitalter“* der Piraterie gedauert, bevor ihm die Mächtigen durch Marine und Massenexekutionen ein Ende setzten. Eine der Wurzeln für Freibeuterromantik scheint in dieser Zeit zu liegen. Man habe auf einem Piratenschiff nach strengen Regeln gelebt, „die stark an eine Demokratie erinnern – und das zu einer Zeit, als auf dem europäischen Festland der Absolutismus seine Blüte erlebte. Während das Gros der Menschheit unter der Fuchtel von Kaisern, Königen oder anderen Potentaten litt, segelte man unter dem schwarzen Banner mit einer Verfassung und einer gewählten Führung.“ Beim Angriff auf ein Beuteschiff führte ein demokratisch gewählter Kapitän, ansonsten ein demokratisch gewählter Quartiermeister das Schiff. Bei der Beute erhielt der Kapitän das Doppelte, der Quartiermeister das Eineinhalbfache eines gewöhnlichen Besatzungsmitglieds. Auf den Handelsschiffen hingegen, deren Besitzer weit entfernt auf dem Land lebten, habe eiserne Disziplin und die Willkür des Kapitäns geherrscht; bei der schweren Arbeit verletzte Seeleute wurden nicht versorgt. Im Unterschied zu den Piraten der goldenen Zeit lebten *„ihre modernen Spießgesellen“* heute meist an Land „und unternähmen nur kurze Raubzüge mit einem Schnellboot“. *„Oft hätten die Seeräuber sogar andere Jobs an Land. Diese Gelegenheitspiraten brauchten darum keine komplexen Regeln zum Zusammenleben wie ihre Vorgänger vor 300 Jahren.“* [Th. Häusler] J. Osterhammel meinte: *„Der Indische Ozean wurde im späten 17. Jahrhundert zum Operationsgebiet europäischer (und nicht bloß asiatischer) Piraten. 1721 wurde sogar eine Schwadron der Royal Navy abkommandiert, um sie zu unterdrücken.“*

Die Wörter *Pirat, Freibeuter, Korsar* können ganz unterschiedliche Assoziationen hervorrufen. Der Philosoph und Theologe Sören Kierkegaard, dessen scharfe Pressekritik oft zitiert wurde, war mehrmals in einer Zeitschrift *Der Korsar* angegriffen und geschmäht worden. In nachstudentenbewegten Zeiten wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine Zeitschrift *Freibeuter* gegründet. In Internetzeiten wurde eine *Piratenpartei* gegründet. In dem Wort *Produktpiraterie* ist Piraterie ein negativ besetzter Begriff. Um Schatzinseln und versteckte Schätze geht es hier nicht. Aber es gab, wie auch immer formuliert, einen Mythos um Schatzinseln und versteckte Schätze und Freibeuterromantik.

Nimmt man die malayo-polynesischen Sprachen, dann ist darunter die Sprache, die der Geographie nach am weitesten westlich zu finden ist, das Madagassische. Auf der bei Madagaskar gelegenen kleinen Insel Nosy Boraha, von den Franzosen Sainte Marie genannt, trugen sich zur Blütezeit der Freibeuterei seltsame Dinge zu. Sie diente Piraten europäischer Abstammung (für das Ende des 17. Jahrhunderts wurde eine Zahl von über 1500 genannt) mehr als zweihundert Jahre lang als Unterschlupf. *„Die Insel lag nahe an den Handelsrouten nach Asien, sie bot geschützte Häfen, eine unbegrenzte Menge an Trinkwasser, Obst und Fleisch sowie Eier von Seevögeln. Und aus dem Saft der Palmen ließ sich Wein machen oder ein rumartiger Schnaps namens Arrak brennen. Außerdem gab es auf der Insel viele Frauen.“* Die wirtschaftliche Lage war gut. Einige französische Seeräuber ergriffen *„die Initiative zur Gründung der anarchistischen Kolonie Libertatia unter dem Motto ‚Für Gott und die Freiheit'./ Mit dem erklärten Ziel, die Reichen zu plündern und die Güter an die Armen zu verteilen, traten sie wie Antikapitalisten auf. Außerdem waren sie erklärte Gegner der Kirche, der Monarchie und jeder Art von Bevormundung. Untereinander praktizierten sie eine Art direkte Demokratie, organisiert durch einen Rat, in dem Repräsentanten der unterschiedlichen Piratenbanden vertreten waren.[...] Auch gab es auf der Insel kein Geld, und die wenige Landwirtschaft wurde kollektiv betrieben. Die Beute der Raubzüge wurde gerecht verteilt und kam auch der Urbevölkerung zugute.“* Sklavenbefreiung gehörte, wenn sie ein Sklavenschiff kaperten, zum Programm der Libertatianer. [B. Berge]

Also: Die Abkömmlinge europäischer Freibeuter, die auf einer idyllischen Insel die westlichsten der Malayo-Polynesierinnen heirateten und Sklaven und Sklavinnen befreiten und nicht unter einer Piraten-Totenkopf-, sondern unter weißer Flagge segelten, gründeten eine Räterepublik. Das hört sich nun wirklich nach vergangener Freibeuterromantik an. Libertatia fiel nach 25 Jahren auseinander. Wie das? Nichts Genaues weiß man nicht. *„Vielleicht war die Ausbeute der Kaperungen nicht mehr ausreichend, nachdem England und andere europäische Länder Kriegsschiffe in die Region geschickt hatten – oder die ganze Geschichte ist nichts als ein Gerücht. Der Wahrheit zuliebe muss nämlich angemerkt werden, dass man nicht mit Sicherheit sagen kann, ob Libertatia je wirklich existiert hat.“* Sicherer weiß man anscheinend, dass die Pirateninsel im Juli 1750 von einem Ehepaar dem französischen König Ludwig XV. (zeitlich zwischen dem Sonnenkönig Ludwig XIV. und dem bei der Französischen Revolution geköpften Ludwig XVI.) geschenkt wurde. Wer war dieses Paar? Sie war die Prinzessin Betia, *„die Tochter König Ratsimilahos – des Sohnes eines britischen Freibeuters“*. Ihr Gatte dann soll ein französischer Offizier gewesen sein und Jean-Onésime Filét geheißen haben. Was wurde aus der madagassisch-britisch-französischen Betia-Onesimischen Schenkung? *„Die Einheimischen waren entsetzt. Sie rebellierten, massakrierten einige der neu angekommenen französischen Siedler*

und nahmen die Macht wieder in die eigene Hand. Was mit Jean-Onésime passierte, ist unbekannt, aber Prinzessin Betia wurde auf Lebenszeit nach Mauritius verbannt." Was wurde aus Sainte Marie, als der Korse Napoleon Bonaparte schon auf St. Helena war? 1818 eroberten die Franzosen die Insel und machten daraus eine Strafkolonie. [B. Berge]

In Südostasien war die Seeräuberei ein Dauerthema. Im 16. Jahrhundert hatten die Spanier viel Ärger damit. Auf Cebu, Panay wurden Festungen gegen *„Moro-Piraten"* errichtet. Auch in diversen Gegenden des heutigen Indonesien und Malaysia waren Piraten aktiv. Aceh galt noch im 19. Jahrhundert als „Piratenschlupfwinkel". Die Briten waren um eine Kontrolle der Piraterie in der Malakka-Straße bemüht. Nach dem Ende des Vietnamkriegs hatten zur Zeit ihres Exodus von Vietnam in Richtung etwa nach Malaysia oder Indonesien *boat people* auch z.B. thailändische Piraten zu fürchten. R. Luyken bezeichnete 1999 Batam als *„Pirateninsel"*. Seeräuber von den philippinischen Sulu-Inseln suchten immer wieder Borneo heim; die Bulongan an der Ostküste Kalimantans verbündeten sich sogar mit den Niederländern gegen immer wieder einfallende Sulu. Noch 1987 schrieb B. Dalton in seinem Indonesien-Handbuch zu Nordost-Borneo: *„Schmugglerschiffe zu den Philippinen legen in Tawau mit dem Ziel Bongao ab; das ist die größte Stadt auf der Insel Tawitawi im Herzen der Sulu-See. Die Ausreise aus Indonesien auf diesem Weg ist natürlich illegal und dauert zwischen 20 Stunden und 3 Tagen. Wenn Sie dieses Risiko eingehen wollen, dann suchen Sie sich ein größeres Schiff aus. Die werden von den Piraten nicht so häufig angegriffen."* Wenn Dalton die wenigen Orang Laut in Riau (oft *„Seenomaden"* genannt), bezogen auf das 16. – 18. Jahrhundert generell als *„kriegswütig"* und *„Seepiraten"* bezeichnete, dann waren hier auch tradierte Vorurteile mit im Spiel.

Jahrhundertelang war bei dem Thema Piraterie auch Ostasien miteinbezogen. B. Dalton blickte weit zurück: „Die Herrscher auf Sumatra sandten bereits im Jahr 441 n.Chr. Geschenke nach China. Im 7. Jahrhundert war Sumatra die wichtigste Insel des Archipels und das kulturelle Herzstück von Südost-Asien. Dort, wo heute Palembang und Jambi auf der Landkarte zu finden sind, waren damals zwei seefahrende, aber auch seeräuberische Reiche beheimatet." Bei Y.-S. Liem heißt es: *„Während ihres Niedergangs wurde die ehemalige Hauptstadt Sriwidjajas ‚Chin-Kong' für zweihundert Jahre von Chinesen besiedelt und beherrscht, die sie zu einem Hauptquartier für Seeräuber machten. Erst mit Ankunft Cheng-Hos, der unter Mitwirkung eines eingesessenen Chinesen namens Shih Chin-Ch'ing den Seeräuberhauptmann Chen Tsu-I verhaftete, wurde der Piraterie ein vorläufiges Ende gesetzt."* Chiu-Kang bedeutete in chinesischen Quellen Palembang. (In der historischen Literatur war umstritten, ob die Hauptstadt des Srivijaya-Reichs bei dem heutigen Palembang oder heutigen Jambi lag.) „[...] Die Entwicklung ‚Chiu-Kangs' zum Piratennest schien eine Entwicklung vorwegzunehmen, die sich nach dem Ende der Ming-Dynastie wie

eine Seuche verbreitete. Viele Anhänger der Ming-Dynastie gingen zur Piraterie über und führten auf diese Weise Widerstand gegen das kaiserliche Regime. Beispiel für diesen Typ von Widerstandskämpfer scheint der Seeräuber Cheng Chêng-Kung gewesen zu sein (oder Coxinga), der die holländische Kolonialmacht von der Insel Formosa 1648 vertrieb."

Die Meerstraßen bei Sumatra wurden immer wieder ein Hotspot für Handel und auch Piraterie. *„In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann der Aufstieg des Kanton-Handels das niederländische Handelssystem schwer zu belasten."* Die Europäer handelten von China Tee gegen Zinn, Pfeffer und essbare Meeresprodukte ein. Riau als Hauptstadt des Königreichs von Johore wurde als Handelszentrum wichtig. *„Doch weitere wichtige Pfeffer-Regionen wie Lampung, Palembang, Jambi und Banjarmasin waren schon in der VOC etabliert. Deshalb musste ein bestimmter Anteil an Pfeffer durch ‚Piraterie' und Schmuggel erobert werden."* Immer wieder gab es bei wechselnden Allianzen Angriffe gegen den VOC-Pfefferhandel. Zur Zeit gegen Ende des 18. Jahrhunderts heißt es: *„Auch das Kidnapping von Menschen war damals schon ein wichtiges Ziel für die Angreifer. Die Angreifer versuchten das immer wieder, einmal wurden 130 Menschen bei einem Überfall gefangen genommen. Einige von ihnen wurden in Bilitung vermutlich in andere Regionen verkauft, andere wurden weiterverkauft nach Lampung als Sklaven auf die Pfefferplantagen."* Die Angreifer plünderten nicht nur Frachtschiffe, sie raubten bei ihren Attacken auf Dörfer auch Nahrungsmittel. [Ota Atsushi]

Wie ein chinesischer Reisender zu Beginn des 13. Jahrhunderts schrieb, musste im Srivijaya-Reich ein Handelsschiff in den Hafen einfahren, sonst wurde es angegriffen. *„Später entwickelten sich muslimische Sultanate entlang der maritimen Routen – bis ins 19. Jahrhundert lebten ganze Gemeinden von Piraten-Angriffen und wurden von lokalen Autoritäten bewaffnet [...]. Sie trugen bei zur Entstehung strategischer kommerzieller Warenhäuser in Malakka, Johor und im Riau-Archipel im Herzen der Straße von Malakka."* Noch 2005 wurde von einer Pirateninsel nahe bei der Küste von Batam berichtet. In diesem Zusammenhang meinte der Autor. *„Obwohl weltweit die Zahl der Überfälle auf See zurückgegangen ist, attackieren Piraten mehr und mehr Schiffe im südchinesischen Meer und in der Singapur-Straße. Nach den letzten Nachrichten bedrohen die Piraten, die heftig und ohne Skrupel auftreten, kleine, lokale Schiffe, solche die Nachschub bringen und Fischerei-Schiffe."* Unterschieden wurde zwischen *„kleinen"* Piraten, die tagsüber oft anderen Berufen nachgingen, die weder GPS noch Scheinwerfer hatten, und solchen mit schweren Waffen. *„In der Sulu-See besitzen die Piraten M-16 und Bazookas, im Riau-Archipel muss man mit Parang zufrieden sein, langen malaiischen Messern und Pistolen."* [E. Frécon]

Zu einer ganz anderen Region des indonesischen Archipels: Alfred Russel Wallace (1823-1913), Sammler naturwissenschaftlicher Objekte, der sich selber zum Naturwissenschaftler und Evolutionsbiologen entwickelte, hatte 1857 Probleme, Bootsleute zu finden, die ihn von der Insel Kai weiter ins Innere der Aru-Inseln weit im Osten des heutigen Indonesien bringen sollten. *„Denn in diesen Tagen verunsichern Seeräuber in den Gewässern rund um Aru Händler wie Einheimische. Tatsächlich plündern Piraten hier immer wieder die reich mit Waren beladenen Schiffe, bringen die Mannschaften um und kommen sogar gelegentlich an Land, wo sie Siedlungen niederbrennen, die Männer morden und Frauen und Kinder verschleppen.“* In Singapur trifft Wallace den ihm aus London bekannten Ex-Offizier Sir James Brooke, der sich zum Herrscher von Sarawak aufgeschwungen hatte. *„Brooke ist nicht unumstritten und beschäftigte mehrere Regierungskommissionen mit Untersuchungen zur Art seiner Regierungsfähigkeit. Einmal säubert er den Norden Borneos von Piraten, die die Region unsicher machen. Dazu verhandelt er mit der britischen Krone, die er um Unterstützung bittet; er vereinbart, dass diese für jeden Piraten eine Prämie zahlt. Als Brookes kleine Armee an Kopfjägern daraufhin mehr als fünfhundert Köpfe abliefert, fragte sich mancher, ob alle tatsächlich einem Piraten gehörten.“* [M. Glaubrecht]

In dem in einer ganz anderen Weltgegend angesiedelten *Faust II* lässt Goethe Mephistopheles sagen: *„Ich müßte keine Schiffahrt kennen./ Krieg, Handel und Piraterie,/ Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“* (V. 11 186-8) Diese Dreieinigkeit war nun nicht, obwohl in einem sich als christlich oder wenigstens zu einem großen Teil als christlich verstehenden Land geäußert, die christliche. Handel, Piraterie, Krieg, man kann noch Schmuggel hinzunehmen: Das gab es einzeln und alles zusammen in den unterschiedlichsten Kulturen mit den unterschiedlichsten Ausprägungen – und mit *unterschiedlichem Personal*, was soziale und ethnische Herkunft angeht. In Geschichtsbüchern ist hier viel unromantisches Material zusammengetragen worden, und man könnte viele Beispiele zitieren. Das Interessante ist, wie diese einmal gewichtet wurden und wie sie heute (von wem?) gewichtet werden können. Es handelt sich bei Mephistopheles um eine zynische Nebeneinanderstellung, der, was unterschiedliche Zeiten und Regionen angeht, mehr als ein Körnchen Wahrheit zugesprochen werden muss. Man kann dem Tauschtraditionen entgegenstellen, die nichts mit Piraterie zu tun haben. Ein Beispiel dafür ist das *Kula-System*, das B. Malinowski bei den Trobriandern festgestellt hatte. Bei Tausch immer Profitinteressen zu unterstellen, traf bei einigen Ethnien einfach nicht zu. Man denke z.B. an traditionelle Mentawai, die etwas hilflos meinten, die Händler aus Sumatra äßen sogar den Schweiß der Leute. [R. Schefold, zit. bei G. Heinsohn]

Schmuggel und Piraterie, eigentlich ganz unterschiedliche Tätigkeiten, wurden öfter zusammengebracht oder zusammengesehen. Macht man einen Sprung ins 20. Jahrhun-

dert, kann man Reflexe in der Literatur z.B. bei Nasjah Djamin finden. In der Geschichte *Penyelundup risau* (Unruhe stiftender Schmuggler) will ein frustrierter Literat, der 1945 bis 1949 gegen die wieder nach Indonesien zurückgekehrten Niederländer gekämpft und es anschließend nicht auch nur zu bescheidenem Wohlstand gebracht hat, Schmuggler *oder* Seeräuber werden. Gemeint waren hier die Gewässer vor Singapur. In dieser Meeresgegend trieben immer wieder Piraten ihr Unwesen, auch noch zu einer Zeit, als es bereits Aufklärungsflugzeuge und Helikopter von Küstenwachen gab. Weltweit aber wurden und werden immer wieder wechselnde Hotspots für Piratengefahr ausgemacht. Einerseits handelt es sich noch um Piraten im klassischen Sinn, sie entern Schiffe (sind keine Hacker, die vom Schreibtisch oder sonstwo aus in die Computer anderer eindringen), aber ein Teil von ihnen nutze GPS und moderne Waffen wie Granatenwerfer. Andere Piraten können oder konnten nach dem Rat des *International Maritime Board (IMB)* 2003 noch durch Stromschläge an der Reling gegen die Eindinglinge und durch die größere Schnelligkeit eines angegriffenen, gejagten Schiffes abgewehrt werden. [W. Germund] Bei den von Piraten angegriffenen Schiffen handelte es sich in mehreren Gegenden der Welt oft nicht um Kutter, auch nicht um schwimmende Fischfabriken, sondern um Containerschiffe, die Erdöl, Chemikalien usw. transportierten. Es ging um die Erpressung von Lösegeld.

Journalisten, die auf einem Schiff mitreisten, dessen Kapitän und Besatzung Angst vor Piraten oder sogar Erfahrungen mit Piraten hatten: Wenn die von ganz unterschiedlichen Typen von Piraten, sehr unterschiedlicher Ausrüstung und Bewaffnung und unterschiedlichen Zielen (Raub *„nur“* von Wertgegenständen und Geld oder Raub des Transportierten oder Erpressung von Lösegeld eventuell mit Geiselnahme) berichten, wie soll da ein völlig Außenstehender einen größeren Rahmen zu dem Thema skizzieren? Es muss bei allgemeinen Aussagen und einzelnen Beispielen bleiben. Indonesier waren über Jahrhunderte hinweg manchmal Täter und manchmal Opfer. Es waren in neuerer Zeit nicht zuletzt Filipinos, Malaysier und Indonesier, die neben z.B. Osteuropäern und Ukrainiern als Seeleute bzw. Besatzungsmitglieder auf den riesigen Containerschiffen angeheuert hatten, die Opfer von Piratenüberfällen geworden sind. Aber man kann bei dem Thema Piraterie, wie erwähnt, weit in der Zeit zurückgehen, zu Srivijaya, zu Mykene...

Freibeuterromantik war sehr oft eine sehr falsche Romantik. Das konnte sogar bei Spielen von Jungen indirekt zum Vorschein kommen. Im zweiten Teil seiner Tetralogie zur *Regenbogentruppe* erzählt Andrea Hirata (auf der Insel Belitung großgeworden) ganz kurz von Spielen, die er als Kind mit einem Freund spielte. Eins davon: *„Wenn wir Kampf gegen die Piraten in der Straße von Malakka spielten und ich Hang Tuah war, dann war er Hang Lekir.“* Der Malaie Hang Tuah (der öfter in der indonesischen Literatur als Sujet gewählt wurde) kämpft hier gerade *gegen* Piraten.

Literatur

Atsushi, Ota (2014): *Von „Piraterie" zu interregionalem Handel: Die Sundastraße 1750-1800 (2005). In: Kita 2/14, 7-11.*

Berge, Björn (2018): *Atlas der verschwundenen Länder. Weltgeschichte in 50 Briefmarken. München: dtv.*

Chamisso, Adelbert von (o.J.): *Adelbert von Chamissos sämtliche Werke in vier Bänden. Mit biographisch-kritischer Einleitung v. R. Böttcher. Berlin: A.Wiechert.*

Dalton, Bill (1987): *Indonesien-Handbuch. 2. Aufl. Bremen: Verlag Gisela E. Walther.*

Djamin, Nasjah (1986): Penyelundup Risau. In: Ders.: Di Bawah Kaki Pak Dirman. Jakarta: Balai Pustaka, 80-86.

Frécon, Eric (2014): *Piraterie in der Straße von Malakka (2005): In: Kita 2/14, 12-14.*

Germund, Willi (2003): Stromschläge an der Reling als Mittel gegen Piratenüberfälle. In: Kita 3/03, 87-89 [übernommen aus: Kölner Stadtanzeiger 5./4.5.2003].

Glaubrecht, Matthias (2013): *Am Ende des Archipels. Alfred Russel Wallace. Berlin: Galiani.*

Häusler, Thomas (2008): *Die gerechten Rüpel. In: Die Zeit, Nr. 42/ 2008.*

Heinsohn, Gunnar (1984): *Privateigentum, Patriarchat, Geldwirtschaft. Eine sozialtheoretische Rekonstruktion zur Antike. Frankfurt/M.: Suhrkamp.*

Hirata, Andrea (2008): *Sang Pemimpi. Cet. 24. Yogyakarta: Bentang.*

Kotzebue, Otto von (2004): *Zu Eisbergen und Palmenstränden. Mit der „Rurik" um die Welt 1815-1818. Hg. v. D. Brennecke. Lenningen: Erdmann.*

Liem, Yoe-Sioe (1986): *Überseechinesen – eine Minderheit. Zur Erforschung interethnischer Vorurteile in Indonesien. Aachen: Edition Herodot im Rader-Verlag.*

Luyken, Reiner (1999): *Piraten an Bord. In: Die Zeit. Nr. 12/ 1999.*

Malinowski, Bronislaw (1979): *Argonauten des westlichen Pazifik. Ein Bericht über Unternehmungen und Abenteuer der Eingeborenen in den Inselwelten von Melanesisch-Neuguinea. Frankfurt/M.: Syndikat.*

Mangunwijaya,Y.B. (1987): *Ikan-ikan Hiu, Ido, Homa. Sebuah Novel Sejarah. Cet. 2. Jakarta: Djambatan.*

Osterhammel, Jürgen (1997): *Einleitung. In Pierre Poivre, 7-40.*

Poivre, Pierre (1997): *Reisen eines Philosophen 1768. Eingel., übers. u. erläut. v. J. Osterhammel. Sigmaringen: Jan Thorbecke.*

Saguntung, Panulis (2017): *Orang Mentawai, Misi dan Gereja. Sejarah Seratus Tahun Gereja Kristen Protestan di Mentawai (GKPM). Nemnemleleu: Kantor Pusat GKPM.*

Panulis Saguntung

Boote und Schiffe bei der Mentawai-Mission

1901:

„Nicht lange nachdem die deutsche *Rheinische Missionsgesellschaft (RMG)* das Ersuchen der Behörden der regionalen Kolonialregierung mit Sitz in Padang erhalten hatte, beauftragte sie 1899 Dr. Schreiber damit, das Einsatzgebiet für eine Mission in der Kolonie Holländisch-Indien, einschließlich von Indonesien und Padang, zu besuchen. Zurück in Deutschland erstattete Schreiber in einer Versammlung am 9.5.1901 Bericht über die Ergebnisse seiner Reise. Ein wichtiger Beschluss dieser Versammlung war es dann, missionarische Kräfte zu den Mentawai-Inseln zu entsenden. Dieser Beschluss war der erste Schritt zur Verkündigung des Evangeliums bei den Mentawai.

Zu diesem Zweck entsandte die *RMG* zwei Missionare, Pastor Kramer und Pastor August Lett zu den Mentawai-Inseln. Nach nur ungefähr einem Monat befanden sich die beiden bereits in Padang und unternahmen vom 12. bis zum 23. Juni 1901 eine Reise zu den Mentawai-Inseln, die ‚Erste Missionsreise' genannt werden kann.

Auf dieser ersten Missionsreise gelang es ihnen, die Mentawai-Inseln zu bereisen. Sie brachen am 15.6.1901 von Padang aus nach Siberut auf und legten am Morgen in Katurei (Süd-Siberut) an. Sie setzten dann nach Betumonga auf Sipora über und fuhren weiter nach Silabu (Nord-Pagai). Auf der Reise nach Bere, Sawang Tungku (heute Sikakap) auf Nord-Pagai legten sie einen Aufenthalt in Taikako und Sibaibai ein und setzten dann die Reise zu einigen Kampungs auf Süd-Pagai, nämlich Makako, Bubuget, Murayo und Lubaju, fort. Auf der Rückreise nach Padang legte das Missionsteam noch einen Aufenthalt in Sawang Tungku ein und setzte dann die Rückreise fort; dabei legten sie Aufenthalte in einigen Kampungs auf Sipora, nämlich Sagitsik, Sioban und Matobe, ein und fuhren dann weiter nach Siberut. Von Muara Siberut (Süd-Siberut) aus kehrten sie nach Padang zurück.

Die Entscheidung dafür, bei welchen Kampungs das Team Aufenthalte einlegte, orientierte sich im Grunde an einer Karte der holländischen Kolonialregierung, an der natürlichen Umgebung, am Wetter und an Anzeichen von Rauch.

Bei jedem Aufenthalt in einem Kampung machte sich Pastor Lett dazu bereit, das Schiff zu verlassen, die Kampungsiedlung zu besuchen und mit dem Stammes-/Clanoberhaupt zusammenzutreffen, außer wenn die Bewohner das klipp und klar ablehnten, weil gerade ein religiöses Ritual *(punen)* stattfand. Bei diesen Gelegenheiten begann Lett bereits, vom Inhalt des Evangeliums zu erzählen, u.a. Matthäus 11:28: *Konan kaKu, kam si masaggo tubu samba si maoru' ambinen, Kuarolake kam* (Kommt alle zu Mir, die ihr mühselig und beladen seid, und Ich will euch erquicken.) Er verteilte auch Geschenke an die Mentawai.

Dieser erste Missionsreise verlief im Allgemeinen sicher und wurde von den Mentawai gut und freundlich aufgenommen.

Nach nur ungefähr einem Monat, am 9.7.1901, besuchte Pastor Lett wieder Sawang Tungku (Sikakap). Pastor Kramer hatte Padang bereits verlassen und war zur Insel Nias weitergereist. Lett bestieg ein Schiff und folgte einer Gruppe von Regierungsvertretern, die aus dem Provinzgouverneur und dem Bezirksvorsteher *(controleur)* bestand, die sich umsehen und entscheiden wollten, wo ein Regierungsposten auf den Mentawai-Inseln, speziell auf Nord- und Süd-Pagai errichtet werden solle. Diese Gruppe wurde von Polizisten eskortiert. Der Plan der Regierungsvertreter, mit den Taikako, den Eigentümern von Grund und Boden, in Verhandlungen über den Kauf von Grund einzutreten, scheiterte, weil gerade *punen* stattfand."

1902:
„Pastor A. Lett hatte damals noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen, wenn er Besuche in weiter entfernten Kampungs machte. Er konnte wegen der Probleme mit der Beförderung nur die Nemnemleleu zunächst gelegenen Kampungs besuchen. Deswegen bat er die Regierung um ein Schiff als Beförderungsmittel. Die Regierung gab ihre Zustimmung, aber es dauerte ziemlich lange, da das Schiff erst in Surabaya bestellt werden musste."

Nach Juli 1903:
„Auf der Fahrt nach Belekraksok, Malakkopa, Bake und Bulasat (Westen von Süd-Pagai) geriet das Missionsschiff in einen Sturm und wurde von einem Orkan zur Insel Saumang (eine kleine unbewohnte Insel vor der Westküste von Süd-Pagai) verschlagen. Bei ihrer Reise die Ostküste von Süd-Pagai entlang besuchten sie einige Kampungs, darunter Talopulei. Zurück von diesen Besuchen erhielt A. Lett einen wichtigen Auftrag von den Talopulei: Sie seien nicht erfreut darüber, dass er in ihr Kampung gekommen sei, weil er Krankheiten mitgebracht habe, er solle nie mehr nach Talopulei kommen. Pastor Lett stattete auch Enggano immer öfter Besuche ab, um zu sehen, wie es den Lehrern aus Tapanuli und ihren Familien dort gehe. Es gab gerade eine Epidemie dort, die viele Indigene von Enggano das Leben kostete und Ursache dafür war, dass die Anzahl der Bevölkerung auf Enggano abnahm."

1909:
„Als Regierungsvertreter, um eine Ausweitung des Konflikts in Talopulei zu verhindern, am 20.8.1909 aufbrachen, nahmen sie als Mittelsperson Pastor Lett mit. Dieser forderte einige Mentawai, darunter Kaddiu Kerei (der *Gude* genannt wurde), auf, ihn zu den Talopulei zu begleiten. Die Talopulei hatten sich schon auf die Ankunft von Vertretern des kolonialen

Regierungsapparats vorbereitet, sei es im Guten oder im Schlechten. Nachdem sie hörten, dass das Regierungsschiff, auf dem sich Lett befand, näherkam und gleich an der Mündung des Flusses Talopulei anlegen würde, gingen sie, vor allem die bewaffneten Männer, dorthin und versammelten sich am Strand. Das Schiff war voll bewaffneter Polizisten. Als sie das sahen, machten sich die Talopulei dazu bereit, diesen ungebetenen Gästen einen Empfang zu bereiten. Sie argwöhnten, wie gewöhnlich würden die Rebellen verhaftet werden, und dann werde man Maßnahmen gegen sie ergreifen.

In dieser sehr angespannten Situation bat Lett, begleitet von einigen bewaffneten Polizisten und von einigen Mentawai, darunter Kaddiu Kerei, aussteigen und zum Strand gehen zu dürfen. Vom Schiff aus mahnten ihn der Kapitän und die Polizei, vorsichtig zu sein. Aufrichtig und ohne Argwohn begab sich Lett an den Strand zu den Talopulei. Er sprach sie dann in der Sprache der Mentawai an: *‚Oi kam tatogakku, bui malawan kam ka gubernuran mamatei kam.'* (Hei, ihr meine Kinder, leistet der Regierung keinen Widerstand, sonst werdet ihr sterben.) Das war sein Eröffnungswort, um die beiden Parteien, Kolonialregierung und Talopulei, miteinander zu versöhnen und zu befrieden.

Nun kamen zwei Männer zu ihm und hackten plötzlich mehrmals mit ihren Macheten in den Nacken des Missionars. Er fiel blutüberströmt zu Boden. Kaddu Kerei und einige andere Mentawai schleppten den Missionar so schnell wie möglich ins Boot, das sie zum Schiff brachte, damit er sofort nach Nemnemleleu flüchten könne.

Die Polizisten schossen vom Schiff aus und am Strand wiederholt in die Luft, die anderen Talopulei zogen sich zurück und flüchteten in den Wald. Die Polizei verhaftete flugs die zwei Mörder. Zugleich mit diesen beiden brachte man Pastor A. Lett sofort nach Sikakap, um ihn dort medizinisch zu behandeln. Aber man konnte dem Missionar nicht mehr helfen. In der Nacht hauchte er im Regierungsposten Sikakap sein Leben aus. Als er im Sterben lag, sagte der Missionar noch in der Sprache der Mentawai: *‚Bui nukaddiuake kam aku!'* (Lasst mich nicht allein!)“

1913:
„(...) Danach lag die Erfüllung der Missionsaufgaben voll in der Verantwortung und Koordination von Pastor Börger. Mit Hilfe der Lehrer und eines Krankenpflegers ging er weiter seiner Aufgabe nach, das Evangelium bei den Mentawai zu verkünden. Nachdem er 1913 als Transportmittel ein Missionsschiff bekommen hatte, das den Namen ‚Ellen' erhielt, ging es bei der Erfüllung seiner Aufgaben besser voran.“

1930:
„Der Zustand des Schiffs *Ellen*, auf das als Transportmittel für die Missionsarbeit man sich bisher verließ, wurde immer Besorgnis erregender, es war schwer beschädigt, konnte nicht mehr repariert werden; und man fasste den Plan, es einfach zu verkaufen."

1930er:
„Unterstützt vor allem von dem Evangelisten Elieser, unternahmen Pastor Wagner und sein Missionsteam regelmäßig auch Besuche zu den Kampungs rings um Sioban, dann auf ganz Sipora und schließlich auch nach Pagai. Sie nahmen dabei ein Boot oder gingen zu Fuß, was stunden-, ja sogar tagelang dauerte."

1936:
„(...) Diesen Fokus im Blick stattete er [Pastor R. Schmidt] den Kampungs protestantischer Gemeinden Besuche ab. Er forderte auch Angehörige des Regierungsapparats in Sikakap dazu auf, unterstützend darauf zu achten, dass die Versorgung auf den Gebieten Gesundheit und Erziehung glatt vor sich ging. Er forderte sie sogar dazu auf, die Kampungs zu besuchen, um den Zustand der dortigen Schulen zu überprüfen. Diese gemeinsamen Besuche trugen sehr dazu bei, Probleme des Transports zu den Kampungs zu begrenzen. War er nicht zusammen mit den Regierungsvertretern unterwegs, dann ging er bei Besuchen zusammen mit dem Missionsteam zu Fuß oder fuhr mit einem gemieteten Ruderboot.
Bei jedem Besuch näherte er sich den Mentawai auf besondere Weise. Er ging bei jedem Besuch von Haus zu Haus und sprach mit jedem Menschen persönlich *(pastoral counselling approach)*."

Kurz vor Beginn des 2. Weltkriegs:
„Die Beziehungen zur Regierung wurden immer lockerer, was nicht nur aus der Verringerung der Zuschüsse für die Schulen und die Klinik ersichtlich war, sondern auch daraus, dass andere Hilfsmittel wie etwa Transportmittel weniger zur Verfügung gestellt wurden, ja es wurde sogar die Kommunikation immer mehr unterbrochen."

1940er nach dem Ende des 2. Weltkriegs:
„Die Mentawai-Inseln waren sehr isoliert, beim Verkehr zwischen den Inseln und den Kampungs konnte man sich nur auf Ruderboote und Fußpfade verlassen. Eine Ausnahme war der Verkehr zwischen den Mentawai-Inseln und Padang mittels Ozeanschiff. Die Zustände wurden verkompliziert, da es keine speziellen Hilfsmittel für die Missionsaufgaben mehr gab, vor allem was Schiffe als Transportmittel anging. Deswegen musste man sich beim Verkehr zwischen den Inseln auf Ruder- und Segelboote verlassen. Die Fahrt übers Meer beispielsweise von Nemnemleleu nach Siberut mit Ruder- oder Segelboot dauerte bei gutem Wetter mindestens vier Tage, bei schlechtem Wetter eine Woche."

1951:
„Man entschied sich auch für ‚ein Mentawai-Boot, das auf dem Ozean segeln sollte und auf dem es ein Kreuz gäbe' als Symbol für die Präsenz der *PKPM* auf den Mentawai-Inseln. Obwohl noch in sehr schlichter Form wurde die Leitung der protestantischen Kirchengemeinde der Mentawai immer stärker durchorganisiert."

1955:
„(...) Die deutsche *RMG* verfolgte alle diese erfreulichen Fortschritte mit. Um ihre Unterstützung für einen glatten Ablauf der Missionsarbeit, der vor allem an einem interinsulären Verkehr und an dem Verkehr zwischen den Mentawai-Inseln und Padang und umgekehrt hing, zu zeigen, stellte sie 1955 ein Zweitonner-Holzschiff, das dann den Namen *Sikakap* erhielt, zur Verfügung. Dieses Schiff war auch sehr wichtig, um alle für die Missionare bzw. Missionsmitarbeiter der *PKPM* nötigen Gegenstände und Baumaterialien aus Padang zu transportieren."

1966–1974:
„Der Wettbewerb der Missionare mit den Missionsabgesandten von anderen Religionen und die Beziehungen zum lokalen Regierungsapparat nahmen wegen der Methode des ‚Gebens' etwas Krankhaftes an, so konnte es schnell zu Spannungen und Konflikten kommen.

Zu den vielen Eindrücken, die der Missionar Bucholz hinterließ, nun eine Erzählung von einem seiner Routinebesuche in Pokai (Nord-Siberut), die er fast jeden Monat einmal unternahm, um beim Sermon des Bezirks Nord-Siberut der PKPM dabei zu sein.

Der *Sermon* (gewöhnlich am Monatsanfang) sollte am festgesetzten Tag ca. 8 Uhr WIB [Westindonesische Zeit] beginnen. Alle Teilnehmer (Gemeindemitarbeiter, Religionslehrer, Evangelisten, auch der Pastor) hatten sich bereits vor der Kirche, wo der *Sermon* stattfinden sollte, versammelt (natürlich um auf die Ankunft des Missionars zu warten). In der Ferne, aus der Richtung südlich von Siberut, tauchte ein schwarzer Punkt auf der Meeresoberfläche auf, der, wie sich immer deutlicher zeigte, ‚das schnelle Boot des Missionars' war. Fröhlich zeigten die Versammelten darauf hin und sagten *‚enda ia, enda ia...'* (das ist er, das ist er...). Und binnen kürzester Zeit war dieses schnelle Motorboot den am Strand Versammelten klar erkennbar. Nachdem es angelegt hatte, wurde es mit allem, was darin war, von einer Schar von Leuten an Land gezogen.

Der *Sermon* wurde abgehalten und ging zwischen 14 und 16 Uhr WIB zu Ende. Danach verteilte der Missionar vor allem an die Religionslehrer und Evangelisten Diverses wie Reis, Zucker, gebrauchte Kleidung und sogar Geld.

(...) Nachdem schließlich alles vorbei war, fuhr der Missionar unter dem Händewinken der Leute auf seinem schnellen Boot nach Muara Siberut ab."

Feier zur Selbstständigwerdung der GKPM 1978:
„Die gute Aufnahme dieses Programms zeigte sich wirklich in außergewöhnlicher Weise durch die überströmende Zahl der Anwesenden aus den Reihen der *GKPM*, nicht nur von allen Gemeinden der *GKPM*, sondern auch von Mitgliedern der Kirchengemeinden von Nord- und Süd-Pagai, die mit dem Ruderboot auf eigene Initiative kamen."
„Die Gäste, die von Padang kamen, die von der *VEM* und der *HKBP*, und die Abgeordneten der Gemeinden, speziell die von Siberut, wurden vom Schiff der Regierung der Provinz West-Sumatra KM. *Breda Sena* begleitet. Die Zahl der Teilnehmer wurde auf 2000 geschätzt."

1970–1980:
„Die Prioritäten des Arbeitsprogramms umfassten Ausbau der Regierung, Seeverbindungen, Landwirtschaft, Gesundheit, Erziehung und Zivilisierung; es gelang dabei, eine Infrastruktur aufzubauen bzw. Mittel und Hilfsmittel des Dienstes an der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen, wie ein Postamt, ein staatliches Gesundheitszentrum und die Verbreitung von Dorfhebammen im ganzen Distrikt, die Errichtung von Schulen bis hin zur Stufe mittlerer höherer Schulen *(Sekolah Menengah Umum/SMU)*, die Bereitstellung eines Erschließungsschiffs und die Errichtung des Flughafens *Rokots* auf der Insel Sipora."

1979–1982
„Die KM. *Sikakap* sollte dazu dienen, die Mentawai-Inseln und Padang miteinander zu verbinden, und die KM. *Aro* dazu, die Mentawai-Inseln untereinander zu verbinden. Für den Betrieb benötigten beide sehr hohe Gebühren. Deswegen tauchte der Gedanke einer Handhabung als „Halb-Business" (Dienst-Business) auf, dessen Einnahmen nicht nur für den operationalen Schiffsbetrieb, sondern auch als Beitrag für die GKPM-Kasse dienen sollten. Bei der Implementierung konnte diese schöne Idee nicht verwirklicht werden, und die KM. *Sikakap* wurde schließlich verkauft, die KM. *Aro* verwahrloste und wurde Alteisen."

1986/1987:
„Die Krise in den Beziehungen zwischen *GKPM* und *LWF* erreichte ihren Höhepunkt 1987, ja man kann sogar feststellen, sie rissen ab, nachdem die *LWF* zur Ansicht gekommen war, man könne mit der *GKPM* keine Übereinstimmung darüber erzielen, wie ein bestimmtes Projekt zu realisieren sei: die Bereitstellung eines Transportmittels in Form eines seetauglichen Schiffes, das größer war als die Schiffe der GKPM bisher, die wie die KM. *Sikakap*, KM. *Manyang*, KM. *Aro* und KM. *Lutsabei* nur mäßige oder geringe Kapazität hatten. Zwei

dieser Schiffe (KM. *Sikakap* und KM. *Manyang*) mussten, was Pastor K. Eckert erledigte, verkauft werden, weil die Betriebskosten sehr hoch waren und die GKPM keine professionellen und fähigen Arbeitskräfte hatte, die mit den Schiffen umgehen konnten; auch hielt die VEM die GKPM für unfähig, die Schiffe zu warten. Von den anderen Schiffen, KM. *Lutsabey* und KM. *Aro*, versank schließlich das eine und das andere verrottete in den Piers, die im Besitz der GKPM in Nemnemleleu und Muara Siberut waren.

Der Plan war, ein neues Schiff zu kaufen, das folgende Maße hatte: Länge insgesamt 20, 30 m, Länge der Kiellinie 18,85 m, Breite 5 m und Tiefe 1,6 m, ausgestattet mit einer Maschine Yanmar 120 PS, im Wert von 46.370.275,- Rupiah. Beim Bau durch die Firma *PT. Kodja Teluk* gab es ein ernsthaftes Problem, d.h. man fand Betrug, insbesondere den Kauf einer gebrauchten Maschine. (...)

Für den Bau dieses Schiffes gab es eine Spendenhilfe von der Körperschaft Zending Australien und Papua Neuguinea, die als Ratenzahlung über die *LWF* fließen sollte. Als erste Rate hatte es von der *LWF* 13.000,- US-$ bzw. 21.281.000,- Rupiah gegeben.

Zusätzlich zu Konflikten innerhalb der *GKPM* gab es Probleme, weil Kapazität und Funktion des Schiffes zueinander in Widerspruch standen; man hielt es für zu groß oder zu teuer und für unrealistisch. Und die Verwaltung der Finanzen für dieses Projekt wurde unmittelbar vom Ephorus selbst gemanagt, nicht vom Obersten Kassenwart der *GKPM*. Der Bau dieses Schiffes kam auch deswegen zum Stillstand, weil es keine Spendenmittel für den Kauf von Material und den Lohn für die Arbeiter gab.

Obwohl die *GKPM* sich um einen Ausweg bemühte, auch synodal, vor allem bei einer Sitzung des MPG *GKPM* (1986), wurden alle diese Probleme nicht gut gelöst. Der Bau des Schiffes wurde in der Folge total gestoppt, und die *GKPM* konnte über die Verwendung des bereits für das Projekt ausgegebenen Geldes der *LWF* gegenüber keine zufriedenstellende Rechenschaft ablegen. So etwas hatte man sich ganz und gar nicht vorgestellt und gewünscht, die Beziehungen zwischen *GKPM* und *LWF* rissen ab (1987)."

1988:
Auf einer Versammlung unterschiedlicher protestantischer Kirchenvertreter wurde u.a. vorgebracht:
„Das Dienstgebiet der GKPM, das aus mehreren Inseln besteht, ist sehr schwer zu erreichen, weil die Transportmittel nicht zufriedenstellend sind und die Kommunikation nicht flüssig läuft."

2001–2003:
„Mit der finanziellen Hilfe der *UEM* konnte der Bau eines Dienstgebäudes für den Ephorus erfolgreich abgeschlosssen werden (2001), das wurde fortgesetzt mit der Errichtung von drei Einheiten Dienstgebäude für die Bürovorsteher, die gleichfalls erfolgreich abgeschlossen werden konnte (2003). Die *UEM* half zu dieser Zeit der *GKPM* sogar mit Büroausstattung wie einem Computer für das Büro der Zentrale und einem Transportmittel für den Dienst in den Bezirken in Form eines Motorboots."

Abkürzungen

GKPM:	Gereja Kristen Protestan di Mentawai (Christlich-Protestantische Kirche bei den Mentawai)
HKBP:	Huria Kristen Batak Protestan (Landeskriche der Batak-Protestanten)
LWF:	Lutheran World Federation
MPG GKPM:	Majelis Pekerja Gereja GKPM (Rat der Kirchenmitarbeiter/-innen der GKPM)
SPM:	Sekolah Pertama Menengah (Erste der weiterführenden Schulen)
UEM:	United Evangelical Mission
VEM:	Vereinigte Evangelische Mission

Quelle:
Saguntung, Panulis (2017): Orang Mentawai, Misi dan Gereja. Sejarah Seratus Tahun Gereja Kristen Protestan di Mentawai (GKPM). Nemnemleleu.

Zusammenstellung und Übersetzung der Buchpassagen: *Michael Groß*

Horst H. Geerken

Deutsche U-Boot-Wracks in der Java See

Einen außergewöhnlichen Aspekt zum Thema dieses Heftes liefert ein Rückblick auf die Aktivitäten der deutschen Kriegsmarine im indonesischen Raum während des II. Weltkrieges. Das Dritte Reich hatte besondere Initiativen entwickelt, vornehmlich alliierte Handelsschiffe durch U-Boote u.a. im südostasiatischen Raum aufzubringen, zu versenken, auch um die Verbindung mit den japanischen Partnern zu intensivieren. Die Hintergründe zu diesem Handelskrieg im Indischen Ozean hat Horst Geerken in seinen Publikationen „Hitlers Griff nach Asien" ausführlich geschildert. In Band 2 geht er auf die Funde von Resten deutscher U-Boote ein.

Unter dem Stichwort „Monsun" waren ab 1943 U-Boote im Einsatz, es gab Stützpunkte in Penang, Aceh, Jakarta, Surabaya. 2013 stießen Fischer zufällig auf Teile eines der Unterseeboote; einige Funde wurden seinerzeit in Jakarta vorgestellt. *(KM)*

Kapitel 54: Zeugen des Zweiten Weltkriegs
Letzte Zeugen des Zweiten Weltkriegs findet man immer noch in Südost-Asien. In dem Gebiet der ehemaligen Kolonie Deutsch-Guinea spielten sich die heftigsten Kämpfe zwischen Japanern und den Alliierten ab. Das Meer und der Dschungel des Bismarck-Archipels sind bis heute von Wracks aus dem Zweiten Weltkrieg übersät.

Auch an der Nordküste Balis liegt heute noch das Wrack eines 126 Meter langen US-Liberty-Versorgungsschiffes. Das Schiff, beladen mit Kautschuk und Ersatzteilen, war auf dem Weg von Australien in die Philippinen, als es am 11. Januar 1942 von einem japanischen U-Boot torpediert wurde. 21Jahre lag es am Strand bei Tambulan an der Nordküste Balis, bis es beim Ausbruch des Vulkans Gunung Agung im März 1963 von der ausströmenden Lava zurück ins Meer geschoben wurde. Das Wrack fand nun seinen Ruheplatz in einer Tiefe von etwa 30 Metern vor der Küste. Heute ist dieses Wrack der beliebteste Tauchplatz Balis. Sporttaucher aus aller Welt treffen sich hier. Das Wrack ist von Hart- und Weichkorallen überzogen und wurde Heimat von mehreren hundert Fischarten.

Im November 2013 gab es einen Fund, der die Weltpresse intensiv beschäftigte. Indonesische Archäologen gingen Informationen von Fischern nach, die – 68 Jahre nach Kriegsende – zufällig ein bisher unbekanntes Wrack in 18 Metern Wassertiefe in der Javasee entdeckt hatten. Es lag in der Nähe der Insel Karimunjava, westlich von Surabaya an der Nordküste Javas. Am 20. November 2013 bestätigte der indonesische Archäologe Shinatria Adhityatama gegenüber der *AFP (Agence France Presse)*, dass es sich bei dem Wrack um ein deutsches U-Boot handelt. War es *U 183* oder *U 168?* Beide wurden in der weiteren Umgebung des Fundortes versenkt.

U 183 wurde am 23. April 1945 von dem amerikanischen Boot *USS Besugo* torpediert. Es gab, wie bereits in Kapitel 42 berichtet,

nur einen Überlebenden. *U 168* war mit Kommandant Helmuth Pich auf dem Weg von Batavia nach Surabaya, wo das Boot für eine Operation in Australien ausgerüstet werden sollte. Am 6. Oktober 1944 wurde *U 168* von dem niederländischen U-Boot *Zwaardfis* versenkt. Von der 50 Mann starken Besatzung überlebten 28. Der Fundort 6,20° südlicher Breite und 111,28° östlicher Länge muss eindeutig *U 168* zugeordnet werden, da *U 183* weiter nördlich versenkt wurde. Der Fundort stimmt auch mit den Angaben des niederländischen U-Bootes Zwaardfis überein, das *U 168* versenkt hatte. Das Wrack von *U 168* ist das erste, das in der Javasee von den im ‚Südraum' versenkten deutschen U-Booten gefunden wurde.

Das Boot vom Typ IX C/40 war ursprünglich gut 76 Meter lang. Ein Rest von 47 Metern sei erhalten geblieben. Das Heck war verschwunden. Stahlplatten, Batterien, Rohrleitungen und ein Teil der Flugzeugabwehrkanone lagen auf dem Meeresboden verstreut.

Im Innern von *U 168* fanden die Archäologen bei ihren Tauchgängen bisher 17 menschliche Skelette der deutschen Marinesoldaten. Auch Porzellanteller und Tassen mit Hakenkreuzen, Ferngläser, Uniformknöpfe und andere Dinge konnten geborgen werden.

Die Porzellanmanufaktur Jäger aus Eisenberg in Thüringen produzierte ab 1933 Porzellangeschirr für die Deutsche Kriegsmarine. Die Erkundungen am Wrack von *U 168* stehen ganz am Anfang und sollen 2015 fortgesetzt werden. In der Zwischenzeit wird das Wrack von der indonesischen Marine bewacht. Vor der Küste Javas wird *U 168* in Zukunft für Sporttaucher sicher genau so anziehend sein, wie das ‚Liberty-Wrack' vor Bali.

Quellen:

Jakarta Post, 3. Februar 2014
Die Welt, 20. November 2013
Spiegel online, 21. November 2013



Peter Berkenkopf *„Weltenhandel – Handelswelten“*
Zeichnung

Die Bundesregierung: „Leitlinien zum Indo-Pazifik“

DEUTSCHLAND – EUROPA – ASIEN DAS 21. JAHRHUNDERT GEMEINSAM GESTALTEN

Frieden, Sicherheit und Stabilität stärken (gekürzter Auszug, S. 35 – 39)

Die Globale Strategie der EU für die Außen- und Sicherheitspolitik von 2016 stellt eine direkte Verbindung zwischen Wohlstand in Europa und Sicherheit in Asien fest. Um die Vorteile einer immer stärkeren wirtschaftlichen Verflechtung nutzen zu können, sind Frieden, Sicherheit und Stabilität sowie gute Regierungsführung unabdingbare Voraussetzungen. Als offene, global ausgerichtete Volkswirtschaft sind für Deutschland freie Seehandelswege und maritime Sicherheit von vitaler Bedeutung. Über 20 Prozent des deutschen Handelsaustausches findet im indo-pazifischen Raum statt. Das deutsche Handelsvolumen mit der Region hat sich in den letzten 15 Jahren nahezu verdoppelt. Bezogen auf Schiffseigentum und wirtschaftliche Nutzung (*„Beneficial Ownership“*) belegt die deutsche Handelsflotte weltweit Platz 5.

Auch vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bundesregierung, ihr sicherheitspolitisches Engagement im indo-pazifischen Raum in der gesamten Bandbreite einschließlich des maritimen Bereichs auszuweiten. Deutschland ist 2020 dem Vertrag über Freundschaft und Zusammenarbeit in Südostasien von 1976 (*Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia*) beigetreten. (...)

Hinzu kommen Herausforderungen wie Terrorismus, Naturkatastrophen, Klimawandel, Cyber-Bedrohungen, Korruption und Piraterie. Die Straße von Malakka ist nicht nur eine der am meisten befahrenen Wasserstraßen der Welt, sondern auch eine der am stärksten von Piraten heimgesuchten Seewege und bedarf daher eines besonderen Schutzes. (...)
Für die maritimen Ansprüche im Südchinesischen Meer hat die unter dem Streitbeilegungsverfahren des Seerechtsübereinkommens ergangene Schiedsgerichtsentscheidung vom 12. Juli 2016 eine maßgebliche Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt den Prozess zur Schaffung eines substantiellen und rechtsverbindlichen Verhaltenskodex – *Code of Conduct* – zwischen China und den ASEAN-Mitgliedstaaten für das Südchinesische Meer. (...) Seit 2008 beteiligt sich Deutschland zur Sicherung der Handelswege im Indischen Ozean an der GSVP-Operation EUNAVFOR Somalia ATALANTA und arbeitet dabei u.a. eng mit Südkorea, Japan, Indonesien und Indien zusammen.

Der Einsatz umfasst insbesondere gemeinsame Übungen und Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung. Ziel der Mission ist es, die maritime Sicherheit an einer der Hauptrouten des globalen Seehandelsverkehrs zu erhöhen. Die Bundesregierung beabsichtigt, sich in

Zukunft noch aktiver an Maßnahmen zu Schutz und Sicherung der regelbasierten Ordnung im Indo-Pazifik wie etwa der Unterstützung der Prinzipien des VN-Seerechtsübereinkommens oder auch der Überwachung der VN-Sanktionen gegen Nordkorea zu beteiligen. (...) Dies schließt Verbindungsoffiziere, Militärattachéstäbe, Hafenbesuche und die Teilnahme an Übungen sowie weitere Formen maritimer Präsenz im indo-pazifischen Raum ein. Der Zusammenarbeit im Kampf gegen Piraterie widmet sich seit 2006 das *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).*

Durch Informationsaustausch und Beratung der Anrainerregierungen insbesondere zu Hafensicherheit und Küstenwache konnte die Anzahl der Pirateriervorfälle bereits gesenkt werden. Die Bundesregierung beabsichtigt *ReCAAP* beizutreten, um aktiv an der Bekämpfung von Piraterie im indo-pazifischen Raum mitzuwirken. Zur besseren Einbindung in das System der regionalen regelbasierten maritimen Ordnung hat die Deutsche Marine einen Verbindungsoffizier in das 2009 gegründete *Information Fusion Centre (IFC)* in Singapur entsendet. Das *IFC* dient dem Austausch von Informationen insbesondere im Bereich Proliferation, Drogenschmuggel und maritimer Terrorismus. Unterschiedliche Ausprägungen von religiösem, ethnischem oder politisch motiviertem Extremismus und Terror bedrohen Stabilität und Staatlichkeit im Indo-Pazifik.

Der Terrorismus findet in regional-spezifischen Konflikten, zum Teil auch in Perspektivlosigkeit und Frustration einen Nährboden. Insbesondere Südasien und Südostasien sind schon seit langem im Fokus dschihadistischer Terrororganisationen. Sowohl al-Qaida als auch der sogenannte *Islamische Staat (IS)* sehen die Region als Rückzugsort sowie Rekrutierungs- und Kampfgebiet und haben eigene regionale Untergruppen gebildet. (...) Daneben muss die Arbeitsfähigkeit humanitärer Hilfsorganisationen erhalten werden. (...)

Deutschland unterstützt die auf VN- und EU-Ebene bestehenden Listungsregime von Terrororganisationen. Ziel ist es, über diese Listungsregime die Finanzierungsmöglichkeiten von Terrororganisationen auch im Indo-Pazifik zu begrenzen. Die Bundesregierung spricht sich für einen ganzheitlichen Ansatz in der Terrorismusbekämpfung aus. Schwerpunkt ihres bilateralen Engagements im indo-pazifischen Raum ist die Förderung präventiver Maßnahmen, etwa zur De-Radikalisierung gefährdeter Personen und Gruppen oder zum Aufbau von Kapazitäten für Gefahrenabwehr und Strafverfolgung. (...)
Gleichzeitig stärkt die Bundesregierung bilateral und im Rahmen der EU die Strukturen des *ASEAN Coordinating Centre for Humanitarian Assistance on Disaster Management (AHA-Centre)* in Jakarta, dem im Rahmen der Rückkehr der Rohingya neben den VN-Institutionen eine bedeutende Rolle zukommt.

Die Rüstungsdynamiken im Indo-Pazifik in den vergangenen Jahrzehnten sind gleichermaßen Folge einer zunehmenden Machtrivalität und wachsender Konflikte sowie Ausdruck eines Mangels an regionalen kooperativen Sicherheitsstrukturen. Die weltweite Erosion der regelbasierten, multilateralen Ordnung auch in den Bereichen Abrüstung, Rüstungskontrolle und Nichtverbreitung trägt ihrerseits zur Verunsicherung bei. Nationale Verteidigung, aber auch die ungehinderte Nutzung maritimer Verkehrs- und Versorgungswege, erfordern Investitionen in und die Bereithaltung von militärischen Fähigkeiten. Deutschland ist für viele Länder der Region seit Jahrzehnten ein verlässlicher Partner. (...) Im Rahmen ihrer Ertüchtigungsinitiative unterstützt die Bundesregierung Sicherheitskräfte (darunter Militär, Polizei und Katastrophenschutz) ausgewählter Partner durch Ausbildung, Ausstattung und Beratung. Damit sollen diese nachhaltig befähigt werden, eigene Krisenprävention, Krisenbewältigung oder Friedenskonsolidierung zu betreiben. (...)

Mit Bangladesch, Nepal, Indien, Pakistan, Indonesien und China befinden sich sechs Länder des Indo-Pazifiks unter den zehn größten Truppen- und Polizeistellern für Friedensmissionen der Vereinten Nationen. Die Bundesregierung fördert die Kooperation mit Partnern der Region im Kontext der VN-Friedenssicherung mit der gemeinsamen Zielsetzung, die globale regelbasierte Ordnung im Rahmen der Vereinten Nationen zu stärken. (...)

Die Bundesregierung setzt sich im Bereich der Exportkontrolle konventioneller Rüstungsgüter aktiv für die weitere Universalisierung des Vertrags über den Waffenhandel (*Arms Trade Treaty ATT*) in der bislang noch unterrepräsentierten indo-pazifischen Region ein, um weltweit einheitliche Mindeststandards für den Handel mit Rüstungsgütern zu schaffen und illegalen Waffenhandel zu bekämpfen. Dazu unterstützt sie u.a. mit Expertinnen und Experten sowie Finanzmitteln ein seit 2017 laufendes EU-Projekt zur weiteren Verbreitung und besseren Umsetzung des Vertrags über den Waffenhandel (*EU ATT OP II*).
(...) Daher richtet die Bundesregierung gemeinsam mit ASEAN-Staaten Konferenzen und Workshops aus und erarbeitet Best-Practices, um die regionale Zusammenarbeit und den freien, aber sicheren Handel in Südostasien zu stärken. Dazu gehört auch der Aufbau von Fähigkeiten zur Bekämpfung von Proliferationsfinanzierung. (...)

Die ASEAN-zentrierte Sicherheitsarchitektur verfügt über eine Reihe von Dialogmechanismen, die zu Vertrauensbildung und friedlicher Konfliktlösung zwischen ASEAN-Mitgliedstaaten und ihren Partnern beitragen. Diese Dialogmechanismen beziehen China, Japan, Südkorea, Indien, Australien, Neuseeland, Russland und die USA ein. Gerade im Umgang mit Sicherheitsrisiken, die von nichtstaatlichen Akteuren ausgehen, gibt es zwischen der EU und ASEAN vielfältige Kooperationsformate, zu denen die Bundesregierung aktiv Beiträge leistet. Das EU-Projekt *Enhancing Security Cooperation in and with Asia* soll Deutschland

wie die EU als sicherheitspolitische Akteure in der Region stärker verankern. Es wird von Deutschland kofinanziert und in einem deutsch-französischen Tandem von der *GIZ* und ihrem Partner *Expertise France* umgesetzt. Ziel sind maßgeschneiderte Kooperationen zwischen der EU und den fünf Pilotländern Indien, Indonesien, Japan, Südkorea und Vietnam zu den Themen maritime Sicherheit, Terrorbekämpfung, Friedenserhaltung im Rahmen der Vereinten Nationen und Cybersicherheit. (...)
Deutschland unterstützt die praktische Zusammenarbeit der NATO mit den indo-pazifischen Partnern insbesondere in den Bereichen Cyber-Verteidigung, maritime Sicherheit, humanitäre Hilfe und Katastrophenhilfe, Terrorismusbekämpfung, Rüstungskontrolle sowie im Themenbereich Frauen, Frieden und Sicherheit. (...)

https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2380500/33f978a9d4f511942c241eb460208 6c1/200901-indo-pazifik-leitlinien--1--data.pdf

Karl Mertes

Der deutsche Schiffsbauer für Indonesien

Die MEYER WERFT hat eine mehr als 200 Jahre lange Tradition als Familienunternehmen. Seit sieben Generationen befindet sich die Werft allein im Besitz der Familie Meyer. Der Schiffsbau ist eine sehr spezielle Branche. Bereits vor mehr als einhundert Jahren hat die Werft begonnen, für internationale Kunden Schiffe zu bauen.

Die Geschäftsbeziehung zu Indonesien existiert ebenfalls sehr lange – seit über 50 Jahren. In dieser Zeit ist die Beziehung gewachsen und gereift. Indonesien ist heute viel mehr als nur ein Land, in das Schiffe geliefert wurden. Indonesien ist ein freundschaftlicher Partner. Die Werft gibt an, stolz darauf zu sein, dass ihre Passagierschiffe zur Verbesserung der Infrastruktur im Inselstaat Indonesien beitragen.

„Eine Vielzahl von privaten und geschäftlichen Reisen hat mir das Land näher gebracht. Das Land, die Leute und ihre Kultur haben wir im Emsland schätzen gelernt. Aus vielen Geschäftspartnern wurden über die Jahrzehnte wirkliche Freunde. Aber auch aus vielen Indonesiern wurden „Papenburger". In vielen Austauschprogrammen und Trainings sowie durch die Zeit als Bauaufsicht während des Baus der Schiffe haben die Ingenieure und Techniker von SeaCom, PT. PELNI und PT. PAL das Leben in Deutschland allgemein und in Papenburg speziell schätzen gelernt." Bernard Meyer (2009)

Kooperation mit Tradition

Die ersten Kombi-Schiffe für den Transport von Gütern und Passagieren wurden bereits Ende 1950 und Anfang 1960 in Papenburg gebaut. Die Watampone, Watudambo, Warisano, Wakolo und Wandebori waren wichtige Projekte in der Frühphase der Beziehung zwischen Papenburg und Indonesien.



Von 1982 bis 2008 baut die Werft für Indonesien die wohl weltweit größte Serie von Passagierschiffen und hat drei erfolgreiche Schiffstypen (Typ 3000 / Typ 2000 / Typ 1000) für den interinsularen Fährverkehr entwickelt. Die heutigen Schiffe bilden eine erfolgreiche Synthese von modernster Ausrüstung und besonders robuster, beanspruchbarer Technik.

Die moderne Fahrgastflotte Indonesiens stammt vor allem von deutschen Werften. Die wohl größte Serie an Fahrgastschiffen überhaupt wurde von der deutschen

MEYER WERFT gebaut. Von 1982 bis 2008 sind insgesamt 24 Fahrgastschiffe für bis zu 3000 Fahrgästen pro Schiff an Indonesien geliefert worden. Darüber hinaus wurden von 1993 bis 1999 drei Schiffe mit einer Kapazität von 500 Fahrgästen in Kooperation zwischen der MEYER WERFT und der indonesischen Werft PT. PAL in Indonesien gebaut.

Worin liegen die Besonderheiten dieser Schiffe, die den großen Erfolg in Indonesien ausmachen?
Die spezifischen Anforderungen und die technischen Eigenschaften der Schiffe wurden genau auf die klimatischen und kulturellen Bedürfnisse in Indonesien abgestimmt. Dies merken die Fahrgäste nicht nur in der Moschee, die auf jedem Schiff Standard ist; auch die typische indonesische Innenarchitektur und das Design, das von indonesischen Architekten entwickelt wurde, kennzeichnen die Boote. Darüber hinaus wurden besondere technische Lösungen bei den Fahrgastschiffen umgesetzt. Eine Klima- und Belüftungsanlage, die angenehme Raumtemperaturen an Bord schafft, sowie eine robuste, leistungsstarke Hauptmaschine, die für weltweiten Einsatz ausgelegt ist, sind auf jedem Schiff installiert.
Obwohl die Schiffe nur in den tropischen Gewässern Indonesiens fahren, werden alle internationalen Sicherheitsvorschriften (z. B. Zahl der Rettungsboote/SOLAS) eingehalten. Trotz einer starken Auslastung sind die Schiffe ohne größere Störungen bis heute im Einsatz.

Auch die Reisegewohnheiten der Fahrgäste galt es zu beachten. So wurden von Anfang an Krankapazitäten und Laderaum in das Gesamtkonzept der Schiffe integriert, um den Fahrgästen den Transport ihres oft umfangreichen Gepäcks und den Transport sperriger Güter zu ermöglichen. Die neuesten Schiffe sind zudem in der Lage, zusätzlich bis zu 99 Container zu befördern.

Technische Daten der Fahrgastschiffe im Überblick

	Typ 3000	Typ 2000	Type 1000	Type 500
Länge ü. a.	146.50 m	146.50 m	99.80 m	74.00 m
Breite	23.40 m	23.40 m	18.00 m	15.20 m
Laderaum	1480 m3 /500 t	1400 m3 / 500 t	530 m3 /145 t	250 m3 / 25 t
Vermessung ca. ±	15200 BRZ	14800 BRZ	6000 BRZ	2650 BRZ
Geschwindigkeit ±	20.00 kn	22.40 kn	15.00 kn	14.00 kn
Passagieranzahl ca ±	3084	2000	1000	500
Besatzung	161	157	87	43

Kooperation mit PT. PAL

Darüber hinaus existierte ein Abkommen über den Bau von Schiffen des Typs 500 auf der Werft PT.PAL im indonesischen Surabaya. Hier wurden zwischen 1995 und 1999 drei Schiffe gebaut, die zusammen von indonesischen und deutschen Schiffbauern entwickelt wurden.

Die Zusammenarbeit im maritimen Sektor zwischen Papenburg und Indonesien geht also weit über eine reine Exportbeziehung hinaus. So wurden im Rahmen einer Kooperation zwischen der Schiffswerft PT. PAL in Surabaya und der MEYER WERFT drei Schiffe des Typs 500, also für ca. 500 Fahrgäste, auf der PT. PAL gebaut. Diese werden auf Routen mit geringerer Nachfrage eingesetzt und bilden somit das kleinste Glied in der verkehrsmäßigen Erschließung des Inselstaates.



Abkommen mit PT. PAL

1989: Kooperationsabkommen zur Entwicklung der indonesischen Schiffbauindustrie

1990: Kooperationsabkommen zur technischen Unterstützung von PT. PAL

1992-1999: Know-how-Transfer zum Bau von drei Passagierschiffen auf der PT. PAL-Werft in Surabaya

Darüber hinaus verbindet jedoch ein langjähriger Know-how-Transfer Indonesien mit Deutschland. Diese begann bereits 1959 mit der Ausbildung von indonesischen Technikern und beschränkt sich auch keineswegs nur auf den universitären Sektor, d.h. die Ausbildung von Ingenieuren an deutschen Hochschulen. Über 300 junge Indonesier wurden in unterschiedlichsten Programmen auf der MEYER WERFT weitergebildet. Aufgrund eines Abkommens über einen Know-how-Transfer und technische Assistenz kamen die Schiffbauer der PT.Pal-Werft in Surabaya nach Papenburg, um gemeinsam mit den Ingenieuren der MEYER WERFT ein Schiff für 500 Passagiere zu entwickeln.

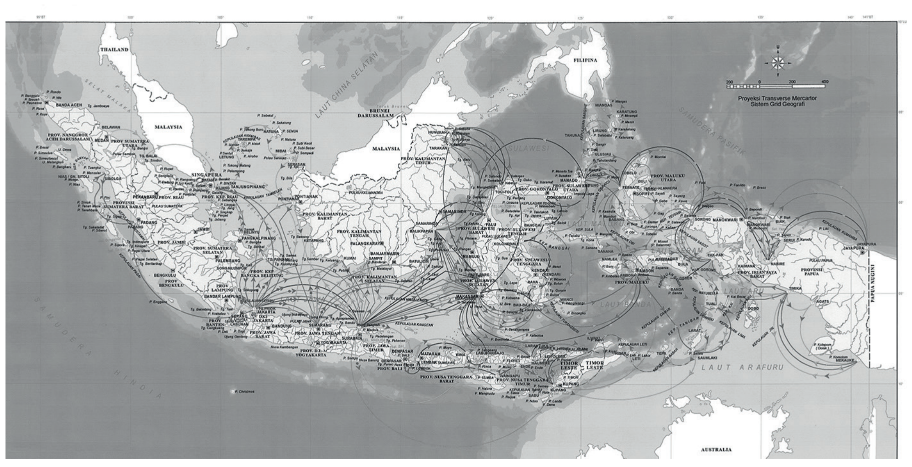
Das erste Passagierschiff vom Typ 500, das als Zubringerschiff für die größeren Fahrgastschiffe konzipiert worden war, wurde 1995 in Dienst gestellt. Zwei weitere Schiffe dieses Typs wurden 1999 erfolgreich fertiggestellt und in die Flotte von PT.Pelni

integriert. Gebaut wurden diese drei Schiffe komplett auf der Werft in Indonesien. Eine kleine Gruppe von Ingenieuren aus Papenburg unterstützte die indonesischen Schiffbauer vor Ort. Darüber hinaus wurden einige technisch besonders komplexe Komponenten, z.B. Klimaanlagen aus Deutschland bzw. Europa nach Surabaya geliefert, da sie direkt in Indonesien nicht hergestellt bzw. eingekauft werden konnten. Durch diese „Materialpakete“, die gemeinsame Konzeption der Schiffe, die technische Unterstützung vor Ort sowie diverse Trainings der indonesischen Techniker und Ingenieure in Deutschland konnte eines der erfolgreichsten Projekte deutscher Entwicklungshilfepolitik durchgeführt werden. Dieses Projekt wurde somit ein Musterbeispiel für die erfolgreiche deutsch-indonesische Kooperation im maritimen Sektor.

Mit dieser Flotte von modernen Fahrgastschiffen, die vor allem in Papenburg gebaut wurden, konnte das Grundgerüst einer Verkehrsinfrastruktur und somit einer Wirtschaftsstruktur des Inselstaates aufgebaut werden.

Ergänzungen des Netzes in den nächsten Jahrzehnten

Die gewaltigen Fortschritte, die in den zurückliegenden Jahren für die Seeverkehrserschließung Indonesiens gemacht worden waren, können nicht darüber hinwegtäuschen, dass weiterhin große Anstrengungen erforderlich sind, um die immer noch große Nachfrage zu decken. Diese Nachfrage wächst weit überproportional gemessen an der Einwohnerzunahme.



Routenkonzept von PT. Pelni

Die Mobilität nimmt – wie überall auf der Welt – auch in Indonesien zu, dort besonders stark, weil sich das Geflecht wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen zwischen Java und den Außeninseln in den letzten Jahrzehnten weiter verdichtet hat. Die Verdichtung der Flugverbindungen steht natürlich in Konkurrenz zu dem Verkehr auf den Wasserwegen. Gemessen am Bedarf ist das Angebot an Schiffsverbindungen heute immer noch ausbaufähig. Die weitere Nachfrage dürfte in drei Richtungen zielen:

- Häufigere Verbindungen, um lange Wartezeiten zu verkürzen
- Vergrößertes Platzangebot, um Überladungen zu vermeiden
- Schnellere Verbindungen, um die Fahrzeiten abzukürzen

Erst wenn diese Anforderungen erfüllt sind, ist das Netz nachfragegerecht im Sinne des „*Wawasan-Nusantara*“-Konzeptes archipelumspannend.

Im letzten Jahrzehnt haben sich seitens Indonesiens allerdings keine weiteren Bestellungen nach Schiffen aus Papenburg ergeben. Fraglos hat die lange Kooperation aber eine solide Grundlage für die interinsularen Verbindungen gelegt.

Kontakt/weitere Informationen:

MEYER WERFT GmbH
info@meyerwerft.de
www.meyerwerft.com

Ulrich Meier

Von Bandung nach Saparua

Weihnachten in der Coronazeit 2020/2021

Delapan jam berbeda „acht Stunden Zeitunterschied“: Wenn bei uns die Morgensonne lacht, ist die „Matahari“ dort in Maluku auf Saparua schon tief im Westen oder längst schlafen gegangen. Im Moment bin ich telefonisch sehr oft dort auf jener kleinen Insel südlich der großen Insel Seram. Am recht großen Globus auf dem Wandschrank sind all diese kleinen fernen Inseln winzig, ohne Lupe kaum sofort zu finden. Und jetzt, durch die Corona-Reisebeschränkungen, scheinen sie noch weit ferner zu sein als sonst. Es erinnert mich an die alten Zeiten der Segelschiffe, die Zeiten der Hochseepassagierschiffe der 20er bis 50er Jahre, die Zeiten der Langsamkeit, als eine Weltreise noch Wochen dauerte und man keinen „Jetlag“ kannte. Kommt vielleicht die Zeit der Schiffe wieder? Zumindest würde es der allseits beschworenen Corona-Quarantäne besser entsprechen…

Den „Luftschiffern“ jedenfalls geht’s echt schlecht. Gerade hörte ich, dass große Airlines wie Singapore Airlines und auch Lufthansa den Bestand der großen A 380 drastisch abbauen, die kleineren werden folgen. Was bleibt mir jetzt anderes übrig als YouTube zu gucken und den eifrigen Bewertungen einstiger Flugreise-Nerds in Erinnerung zu folgen. Wenigstens kann ich über YouTube auch weiter meine Lieblingsmusik von den fernen Inseln zwischen dem Indischen und dem Pazifischen Ozean hören.

Wie schade! Noch Ende 2019 hätte ich kurzentschlossen mit der Singapore Airways fliegen können, doch dummerweise war die Reise erst Ostern 2020 geplant. Da war es dann schon zu spät. Wann wieder? Auf der Singapore Airways Internetseite erfahre ich jetzt im Februar 2021 nichts wirklich Neues. Derzeit nur Diplomaten und Geschäftsreisende auf der Route mit Transit nach Jakarta erlaubt – aber noch keine Touristen.

Höre ich von Indonesien, ist alles schwierig, vielleicht ähnlich wie bei uns. Doch die volkswirtschaftlichen Bedingungen und Erfordernisse sind anders: *„Berbeda“* (hier ist nicht der Ort, um ins Einzelne zu gehen). Was für diese Zeilen hier wichtig ist: Die Reisemöglichkeiten im Inland (*„domestic travel“*) bestanden vor Weihnachten nach wie vor - sofern man eine aktuelle Corona-Negativbescheinigung vorlegte.

Unsere Freunde hatten nun den heimlich lang schon gehegten Plan, Weihnachten endlich wieder einmal ganz Zuhause im Heimatdorf Ihamahu im Norden von Saparua zu verbringen. Und es ging offensichtlich, natürlich alles unter bürokratischer Kontrolle, mit Hygiene, Abstand und Maske und natürlich mit dem Corona-Frei-Zertifikat eines renommierten Krankenhauses, hier aus Bandung. Letzteres geht zwar sehr auf die Reisekosten und ist nicht ganz billig - aber dann kann`s auch schon losgehen. Tatsächlich: Nein, nein, nicht per Flug, das sei viel zu teuer - zu viert natürlich per Fähre. Die Preise differieren wie üb-

lich, Deck oder Kabine. Economy pro Person etwa 80 Euro. Das Taxi von Bandung nach Jakarta (eine Fahrt) ist teurer als die Fähre nach Ambon und zurück!

Ich war am Telefon skeptisch, per Schiff schien es aus meiner Sicht eher ein Gewühle. Aber keineswegs, meinten sie, dort könne man doch Abstand und Hygiene viel besser einhalten als im engen Flugzeug, und der leichte Seewind auf den offenen Decks würde die bösen Viren schon feste vertreiben! Na gut, das mag stimmen. Und wenn ich an die engen Sitze der „Lion Air Economy" denke - hmm, Fenster macht dort wirklich keiner auf. Doch halt, nichts ist sicher: Wie die Jakarta Post mal berichtete, wurde bei einer anderen (Billig)Airline eine „Emergency Door" (!) nach 1 Stunde Warterei bei der Bruthitze des Rollfeldes von aufgebrachten Passagieren illegal geöffnet. Vermutung des Journalisten: Der Tower hatte die startbereite Maschine wohl einfach vergessen - oder hatte man einfach die (Billig)Airline mehrmals ein Startfenster weiter nach hinten geschoben?

Nun, für mich als Tourist kamen die insgesamt zweimal sechs Tage Schiffsfahrt bisher nie in Betracht, einfach weil die am Flughafengate beim „Visa on Arrival" erlaubten 30 Tage real immer recht knapp wurden. Aber wie so vieles kann sich das nun in der Zukunft ändern. Egal wie, wahrscheinlich ist es besser, wenn man demnächst das Visum vorab über die Botschaft, d.h. über einen Visadienstleister als 50 Tage-Visum beantragt. Da hat man hoffentlich auch keine unangenehmen Überraschungen zu befürchten.

In Indonesien sind Reisen in Gruppe üblich, da mag es per Economy als Gruppe im Schlafsaal vielleicht ganz angenehm sein. Jeder hat eine plastikbezogene Liege, darunter einen Standardcontainer als Stauraum. Man kann erzählen, zusammen das Gepäck und die Kinder beaufsichtigen, getrennt Essen holen, zur Toilette gehen usw. Im Internet kann man sich das Schiff ansehen, es gibt verschiedene Gaststätten, Verkaufseinrichtungen, einen Kinderspielplatz, Sporträume, sogar eine kleine Moschee. Und tatsächlich, es gibt auch 20 Kabinen der gehobenen Kategorie. So halte ich nun seit Dezember per Smartphone und Skype die Verbindung.

Von Bandung ging`s mit Familie und Leihwagen nach Jakarta. Verabschiedung abends in Hafen. Dort wartet bereits das Fährschiff mit der Route Tanjung Priok - Surabaya - Makassar - BauBau - Ambon - Manado. Es ist die Fähre *Dobonsolo*, gebaut 1993 in der Meyer Werft in Papenburg an der Ems. Für die indonesische *PELNI* sind lt. Internet 14 Schiffe dieser Fährschiffklasse (à 2000 Passagiere) aufgelegt worden. Das war für beide Seiten sicher ein gutes Geschäft, wenn man an das große Inselland Indonesien denkt. Die Routen der *PELNI*-Schiffe können heutzutage per Internet verfolgt werden – vgl. die *Dobonsolo* (https://lelungan.com/kapal-km-dobonsolo/). Heutzutage kann man bereits

bei „Land in Sicht“ telefonieren, die Sendetürme der *Telkom Indonesia* sind omnipräsent. Kaum zu glauben, wie sich inzwischen die Kommunikation zwischen Indonesien und Deutschland seit unserer ersten Indonesienreise 1994 entwickelt hat! Die Hörqualität per Skype ist heutzutage nach meiner Erfahrung meist gut, kein Echo, keine merkbaren Zeitverzögerungen mehr. Ich erinnere mich noch gut, denn 1994 kamen die Gespräche aus Bandung trotz Direktanruf gelegentlich noch wie die leicht geschredderten Sprachnachrichten aus dem „Raumschiff Orion“ daher.

Nun, die Fähre *Dobonsolo* folgt unbeirrt der Route in den dunklen Osten Indonesiens - meist ist man nachts und früh unterwegs und erreicht abends den Hafen. Aus den sechs Stunden Zeitdifferenz nach Jakarta werden sieben Stunden in Makassar und acht Stunden in Ambon. Nun geht unser Anruf schon um fast die halbe Welt. Und doch, vom Hören ist es meist *„cerita dari jendela ke jendela“*- ein Gespräch von Fenster zu Fenster. Ich mache den Witz öfter, und der anderen Seite scheint es genauso zu gehen...

Nach sechs Tagen hat die *Dobonsolo* frühmorgens im Hafen von Ambon angelegt. Unsere Freunde haben es eilig. Ambon-Stadt gilt coronamäßig als „red area“. Schnell weiter, man ist gut beraten, das Reiseziel im Auge zu behalten. Es ist bereits ein Taxi bestellt zum kleinen Hafen Tulehu im Osten der Doppelinsel Ambon. Von dort geht es umgehend per Speedboot nach Saparua, direkt zum *„jembatan“* (Seebrücke) des Dorfes Itawaka. An der Nordspitze der Insel gelegen, hat man hier aufgrund der Strömung zwischen Seram und Saparua immer genügend tiefes Wasser für ein Speedboot. Nun, von hier zum *„Jembatan“* Ihamahu könnte man schon fast winken, wenn die Landspitze nicht wäre– es bleibt ein Katzensprung mit dem Kleinbus nach Hause.

Alles ist gut gegangen. Zu Weihnachten war man rechtzeitig zum 24. Dezember zuhause. Corona war wieder weit weg. Das Familienoberhaupt Bapak Joro war im Oktober 80 Jahre alt geworden und entsprechend froh, alle wieder um sich zu haben. Weihnachten gefeiert wurde im Dorf wie üblich in Gemeinschaft – unter einem der mit blauen Plastikplanen bedeckten Bambusgerüste, tropenregenfest und sturmsicher, in jedem der vier Dorfabschnitte steht eines - mit Predigt und Ansprachen des *Raja Desa* bzw. des Dorfältesten, gemeinsamen Liedern und Rezitationen, mit Ratespielen für die Kinder und abschließend gemeinsamem Essen ... Und natürlich in jeder Großfamilie mit der großen Bescherung, den kleinen buntverpackten Überraschungen genau um Mitternacht Punkt 24.00 Uhr. Mir bleibt es, *„Selamat Natal“* und alles Gute zum Neuen Jahr per Telefon und Internet zu wünschen. Naja, und mal sehen, vielleicht wird es ja im kommenden Herbst per Singapore Airways wieder etwas - oder im Frühjahr darauf, wer weiß?

Man muß jetzt einen langen Atem haben.

Svann Languth

Seewege

Zwischen "*Surabaya Johnny*" und "*Nenek moyangku seorang pelaut*"

Das Verhältnis der Indonesier zum Meer ist kein einfaches und auch kein eindeutiges. Indonesien ist zwar ein reiner Archipel-Staat, aber im Nation-Building des 20. Jh. kam das maritime Selbstverständnis offensichtlich zu kurz. Es besteht der Eindruck, dass sich Indonesien erst in den letzten Jahren mit einem kollektiven Narrativ über die eigene Archipellage und seiner Position als Inselnation befasst.

Der großpolitische Kontext zeigt sich durch die Implementierung von *Jokowis Indonesia's Global Maritime Fulcrum Strategy* und mag auch durch die Pläne Chinas für eine *21st-Century Maritime Silk Road* sowie dem expansiven Konfrontationskurs im Süd-Chinesischen Meer bzw. der Natuna-See bedingt sein.

Dennoch ist die Bemerkung einer führenden indonesischen Politikerin, die sie vor einiger Zeit am Rand einer Konferenz verlauten ließ, bemerkenswert, dass sich die indonesischen Völker bis vor einiger Zeit mehrheitlich als Landbewohner und nicht als Meeresnation sahen.

Zwar findet sich im Meeresgebiet von den Philippinen bist zu den Molukken die einzigartige Seenomadenkultur der *Bajo* und historisch können einige Völker auf eine große Seefahrertradition zurückblicken; nicht zu vergessen die malaiischen Gruppen, die sich bis nach Madagaskar ausgebreitet haben. Der *Trepang*-Handel mit den getrockneten Seegurken, die in China ein begehrtes Lebensmittel sind, aus den Gewässern Ostindonesiens hat Makassar über Jahrhunderte zu einem florierenden Handelhafen gemacht. Felszeichnungen der Aboriginies von charakteristischen *Prahu*-Booten in Verbindung mit dem ebenso typischen *Badik*-Dolch im nordwestlichen Arnhem-Land belegen Kontakte der Völker Südsulawesis mit den Aboriginies aus der Zeit vor der europäischen Entdeckung des australischen Kontinents.

Aber viele Ethnien Indonesiens beschränken – verkürzt gesagt – ihr Verhältnis zum Meer auf Küstenfischerei und Seehandelshäfen. Einige Völker, wie z.B. die *Batak* und die *Toraja*, sind sogar ganz ins Inland gezogen oder gedrängt worden und haben sich in Bergregionen niedergelassen.

Daher verwundert es kaum, dass in den musikalischen Traditionen Indonesiens Seemannslieder nur schwer zu finden sind. Recht bekannt ist zwar das Volkslied *"Nenek moyangku seorang pelaut"* („Meine Vorfahren waren Seeleute"), aber es verweist auf eine vergangene Lebensweise und nicht auf ein aktuelles Lebensgefühl. Der Musikstil *Keroncong* soll vom Fado beeinflusst sein, den portugiesische Seeleute im Hafen von Batavia gesungen haben. Aber *Keroncong* selber bildet in Indonesien kein Seemannsliedgut, sondern es sind meist schmachtende Liebesballaden.

Die *Bugis* haben sich in ihrem umfangreichen Schrifttum auch mit der Seefahrt beschäftigt, so das bekannte Seefahrtsgesetzeswerk *Amana Gappa*, aber ob die Besatzung der Pinisi, der traditionellen buginesischen Handelsboote, beim Auftakeln ein *Shanty* angestimmt haben, bleibt unbelegt.

Die indonesische Marine, *TNI AL*, orientiert sich bei Paraden an den westlichen Musikstilen, was wohl eher an dem generellen Bestreben des Militärs im Generellen liegt, sich bei Auftritten ihrer Orchester der global westlich ausgerichteten Marschmusik zu bedienen.
Nun mag auch schlicht die musikethnologische Forschung zu diesem Themenbereich noch nicht weit entwickelt sein, und die Kultur der *Bajo* aus dem nationalstaatlichen Gründungsmythos weitestgehend ausgeschlossen gewesen sein, dennoch lässt sich feststellen, dass die künstlerisch-musischen Aspekte der Seefahrtskultur zumindest keine prominente Position im kulturellen Selbstverständnis bzw. in der kulturellen Selbstdarstellung besetzen.

Umso mehr haben sich westliche Schriftsteller in einer imaginären Inselwelt ausgetobt; manche natürlich inspiriert durch und andere auch teilweise am realen Archipel orientiert. Joseph Conrad, Großmeister der kolonialen Exotika-Literatur, hat in *Lord Jim* eine äußerst gelungenen Mischung aus bekannten Seefahrtsrouten und den im zweiten Teil zentralen aber erfundenen Außenposten Patusan geschaffen, der von manchem Exegeten in Borneo verortet wird. Andere sehen Patusan in Sumatra; denn der Reiseroute in *Lord Jim* zufolge segelt man die Straße von Makassar nach Süden, dann die Java-See überquerend und durch die Sunda-Straße zu einer Flussmündung. Beeindruckend ist ebenfalls, wie Conrad historische Begebenheiten wie den Beihnahe-Untergang des mit muslimischen *Hadj*-Pilgerern voll besetzten Bootes Jeddah – im Roman die Patna – adaptiert oder wie er sich von den *White Rajahs* – der britischen Selfmade-Dynastie der Brooke-Familie in Sarawak – inspirieren ließ.

Einen ganz anderen Zugang zur tropischen Seefahrerwelt bietet *Waffen nach Celebes* von Rudolf Weiß, welches als Material für eine Recherche zu Exotika-Stereotypen dienen sollte. Diese sind zwar auch zu finden, aber die tropische Seefahrerwelt dient in der Erzählung doch eher als Setting für eine politisch-moralische Lehrgeschichte zur Wichtigkeit der Solidarität unter Seeleuten und der Bedeutung der Gewerkschaft auch in fernen Ländern. Eigentlich ist dies nicht wirklich erstaunlich, erschien doch dieses Büchlein als Nummer 68 in *Kleine Erzählerreihe der DDR* und diente damit sicherlich auch der Erziehung des sozialistischen Volkes.

Exotika und die damit einhergehenden kulturellen Stereotype sind ein komplexes Thema, und fängt man an zu suchen und zu sehen, dann findet man sie überall. In Bertolt Brechts

Dreigroschen-Oper wird der *Surabaya Johnny* besungen, und ebenfalls aus Berlin kommt *Emil und die Detektive*, auf dessen Anfangsseiten sich Erich Kästner darüber auslässt, wie viel Erfundenes in einen „richtigen Südseeroman“ einfließen darf oder sogar muss.

Wer in den 90ern als Backpacker in Indonesien unterwegs war, kam um Schiffreisen nicht herum. Wer nicht nur eine der oft lebensgefährlich überfüllten Fähren zwischen Sumatra, Java und Bali verwenden wollte, stand dem „Enigma“ des *PELNI*-Fahrplans gegenüber, dessen korrekte Interpretation eine Art Initiationsbeweis der tieferen Indonesienkenntnisse darstellte: Wer die Fahrtrouten und vor allem den Zeitplan richtig lesen konnte, gehörte dazu. Die Pläne waren DIN A 2 groß und jeweils für ein Jahr gültig. Entsprechend waren auch die Pausen, in denen die Boote in den Werften überholt wurden vorab eingeplant, und dies machte die eigene Reiseplanung, gerade wenn man mit möglichst wenig Wartetagen in einem Hafen auf eine andere Linie umsteigen wollte, etwas kompliziert.



Über die Stimmung auf den wunderbaren großen Schiffe der Meyer-Werft, das abendliche Karaoke in der Cafetaria, das Anstehen bei der Essensausgabe für das Frühstück aus Reis, einem schmalen Streifen Omelette und einem Klecks *Sambal* auf einem verbeulten Alu-Essenstablett, dem fast erdrückenden Gedränge beim Einsteigen gibt es auch heute noch passende Schilderungen in nun online veröffentlichten Reise-Blogs. Titel wie *„Worst ways to travel: Pelni boats“* oder *„PELNI Ferry Survival Guide: Wicked tips to enjoy a ride on the World’s last long-distance Ships“* sind immer noch Programm, um das Besondere des eigenen Reiseabenteuers zu betonen. Heutzutage gibt es aber eine App, in die man einfach eingibt, wann man wohin abfahren will.

Ebenfalls auf einem Boot, wenn auch lange bevor das erste Passagierschiff der Meyer-Werft für *PELNI* die Meere des Archipels durchpflügte, lag 1840 der Arzt und Naturwissenschaftler fieberkrank in seiner Kajüte. Dort, so wird kolportiert, sei ihm beim seichten Wellengang im Hafen von Surabaya die Idee zum Ersten Hauptsatz der Thermodynamik gekommen. An dieses Ergeignis und zu Ehren Robert Mayers erinnert heute eine massive, 2017 von der Stadt Heilbronn gespendete und von einem indonesischen Künstler gefertigte Kupfertafel, die im Innenhof des *„Wisma Jerman“* in Surabaya angebracht ist.

Seno Gumira Ajidarma

Gesang auf dem Fluss dahin

Die Morgenröte stieg über dem Wald auf. Noch schläfrig sah ich hinter dem Vorhang hervor auf das Motorboot, das brüllte wie ein hungriger Drache. Die Fahrt war noch nicht zu Ende. Wann hatte ich Tenggarong verlassen? Der Fluss Kalinjau schlängelte sich dahin, links und rechts war Wald, manchmal schon kahl, Berge von Holzbalken waren dort aufgestapelt. Schon einen Tag und eine Nacht lang wälzte sich dieses Boot mit mir darauf dahin. Ich hatte gemeint, wir kämen bald in Muara Ancalong an. Ich schrieb in mein Notizbuch: *„... eine Reise ist wie eine Erforschung meines Inneren...“*. Gähnend träumte ich vor mich hin, wie vom Wind getragen, wohin er meine Gedanken eben tragen wollte. Ich dachte an Jakarta, erinnerte mich an die farbigen elektrischen Straßenlampen, an die Bardamen, die beim Disko-Tanz im Nachtclub fröhlich lachten.

Nashornvögel flatterten über den Fluss. Zur selben Zeit reckte Sureni, die Frau des Motorbootführers, ihren Kopf hinter dem Moskitonetz hervor.
„Wo sind wir jetzt?“
„Schon an Senyiur vorbei“, antwortete Zaelani, ihr Mann, während er mit seinen Füßen am Steuerrad drehte. Nebel lag noch über dem Fluss, am Ufer waren ein, zwei Menschen bereits zum Baden in den Fluss gestiegen. Ich beugte mich über den Bootsrand und benetzte mir das Gesicht mit Wasser. Ich dachte, wir würden bald in Muara Ancalong ankommen, und das hieß, wir müssten bald voneinander Abschied nehmen; denn das Motorboot wollte nach Wahau, ich aber nach Tanjung Manis. Der Fluss hier verzweigt sich hinter Ancalong, der Flussarm nach Wahau heißt Sungai Telen, der nach Tanjung Manis heißt Sungai Atan.

Die Sonne stieg höher, der vorhin noch pechschwarze Wald wurde ein frisches und helles Grün. Seit Tausenden von Jahren war dieser Wald schon so. Otter-Schleichkatzen spähten verschämt aus dem Gebüsch hervor, und auf den hohen Bäumen schauten spitznäsige Affen wie ratlose Menschen nach links und nach rechts. Sureni stand auf und ging gebückt zum Bootsheck. Das Verdeck über dem Boot war nicht so hoch wie ein aufrecht stehender Mensch. Hinter einem zweiten Moskitonetz tauchte ein Kopf auf und dann noch ein weiterer. Sie sprachen auf Kutai-Malaiisch miteinander, das ich, wenn sie schnell sprachen, nicht gut verstand. Man hörte ein Baby weinen. Sogleich brachten diese Menschen ihre Moskitonetze in Ordnung und rollten ihre Schlafmatten zusammen. Jetzt war wieder Platz, das Boot wurde ein wirkliches Motorboot bzw. Flussschiff.

Kleine Wellen rollten von diesem Boot aus ans Ufer. Ich setzte mich im Schneidersitz am Bootsrand hin, schaute zum Ufer und versuchte mir vorzustellen, wie es im Dschungel aussähe. Von hier aus konnte man nicht gut sehen, wie zerstört der Regenwald von Kalimantan schon war.

Die ein, zwei Holzfällercamps, an denen wir vorbeikamen, machten das gefährliche Ausmaß der Waldzerstörung noch nicht sichtbar. Ich wusste genau, wenn ich in einem *MAF* (*Mission Aviation Fellowship*)-Flugzeug, in Samarinda gechartert, über den Wald flöge, bekäme ich einen ganz anderen Eindruck. Das Problem jetzt aber war, dass ich mir vor allem Gedanken über mich selbst machte.

Die Fahrt war noch nicht zu Ende. Das Brüllen des Bootsmotors schien um ein Aufhören zu betteln, aber Zaelani zog viermal am Seil, das über ihm hing, *teng, teng, teng, teng*. Das bedeutete, Bosu im Maschinenraum musste auf Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Das Boot jagte dahin, als wollte es meine Nervosität beruhigen. Aber anscheinend war Zaelani selber nervös, er schaute zu seiner Frau hin, und sie beide blickten einander an.
„Wann kommen wir in Ancalong an?“ fragte ich.
„Wahrscheinlich in eineinhalb Stunden.“

Einige lebhafte Motorboote, dicht beieinander, passierten uns in der Ferne. Ach, vielleicht waren wir schon in der Nähe von Ancalong. In der Nähe von Siedlungen schwirren immer viele Motorboote umher. Ich wurde wieder schläfrig. Früher oder später kämen wir doch an. Ich schloss die Augen, meine Gedanken schweiften zu Mastri, ihrem außergewöhnlich bezaubernden Lächeln, das ersetzte mir quasi das Frühstück.

Das Motorboot hier war ungefähr 20 Meter lang und vielleicht vier Meter breit. Die zwei offenbar miteinander verwandten Familien auf diesem Boot hatte ich in Tenggarong getroffen. Ich war der einzige Passagier mit dem Ziel Ancalong, die anderen Passagiere waren schon früher ausgestiegen, in Sebulu oder in Muara Kaman. Zaelani und Sureni waren sichtlich erst frisch verheiratet, aber Soda und Risa hatten schon zwei Kinder, die gerade in Hängematten aus Tuch, die am Schiffsverdeck befestigt waren, schliefen. Soda war Surenis älterer Bruder. Das entnahm ich ihren Gesichtszügen. Sureni war ständig in der Küche beschäftigt. Gestern hatte das Boot kurz gestoppt, um Fische von einem Trawler zu kaufen. Dieses Motorboot sollte durch die Beförderung von Passagieren den Lebensunterhalt sicherstellen; denn hier im Landesinnern war der Fluss die Verkehrsader schlechthin. Aber das Boot veränderte dauernd seine Gestalt, es war auch ein dahintreibendes Haus. Umso mehr, als man zum Schutz vor Moskitos nachts Moskitonetze anbrachte, die es auf Transportbooten nicht gab und die zugleich als „Zimmer“ dienten. Diese Moskitonetze waren nicht netzartig durchsichtig, sondern aus festem ungebleichten Baumwollstoff, so dass man, was gerade dahinter geschah, nicht sehen konnte.

Die Sonne stieg höher, aber man sah immer noch keine Häuser, man sah auch keine Baumstämme, die beim Anstieg vom Flussufer aus aufwärts als Stufen dienten

und Anzeichen für ein Kampung waren. Ich sah, Soda hatte Zaelani am Steuerruder abgelöst, und Zaelani schlief jetzt, als sei nichts Besonderes los. Die Strömung wurde immer reißender, so ist es stets, je näher man zum Flussoberlauf kommt, und der Wald wurde dichter. Eigentlich hätten wir bereits in Muara Ancalong sein sollen, doch ich wartete immer noch vergeblich darauf. Ich wurde nervös. Aber die anderen waren ruhig. Sureni tauchte von hinten auf.
„Pak, essen wir erst einmal.“
Ich antwortete nicht, sondern folgte ihr gebückt, an Risa vorbei, die gerade ihr Baby stillte und ihr anderes schlafendes Kind in der Matte hin- und herschaukelte. Der Reis war hart und angebrannt, dazu gab es Flussfisch, ich aß inmitten des Maschinengedröhns.

Ich schrak auf, als mir bewusst wurde, dass die Sonne sich gen Westen neigte. *Uah*, wo waren wir jetzt? Ich war doch nicht eingeschlafen, und wie langsam auch immer, das Boot hätte längst angekommen sein müssen. Aber ich sah, dass Soda nur schwieg, unmöglich war er von der Strecke abgewichen. Nach Wahau musste man an Ancalong vorbei. Anders ging es nicht.

„Warum sind wir noch nicht da?“ versuchte ich zu fragen. Er sah sich um, und mein ganzes Leben lang werde ich einen solchen Blick nicht vergessen können. Mich schauderte plötzlich, diese Augen, diese Augen waren wie aus Glas, völlig unbeweglich, als seien sie seelenlos. Ich stampfte mit den Füßen auf und sah die anderen an; sie alle waren nur verblüfft und müde, als sei gerade ein Problem aufgeworfen worden.

Draußen neigte sich die Sonne immer mehr, der Himmel, jetzt schön geworden, bewirkte jedoch, dass ich mich noch isolierter fühlte. Ich wurde einfach immer nervöser. Der Wald wurde wieder schwärzer und sah unheimlich aus. Der Fluss verengte sich, und seine Oberfläche rötete sich wieder in der Abendsonne; Soda sah für mich wie verzaubert aus. Ich versuchte, mich mit der Annahme, wir hätten die Entfernung unterschätzt, zu beruhigen. Ich wusste, dieses Boot fuhr nicht oft stromabwärts, die Leute auf dem Boot kannten einfach die vielen Landzungen in diesem Fluss nicht so gut. Vielleicht war das nur mein Empfinden, verstärkt durch ein bisschen Illusion. Man sagt, auf einer Reise sind wir immer in einem Schwebezustand zwischen Trauer und Freude, Angst und Wagemut, Rührung und aufflammender Leidenschaft, einsam, aber voller Neugier.

Das Motorboot dröhnte noch und folgte langsam den Flusswindungen; der Abendhimmel war noch nicht zur Gänze rötlich, allmählich ballten sich Regenwolken zusammen, dann nieselte es und Wind kam auf. Ich ließ den Vorhang herunter, aber der unvermutete Regen hatte bereits meine Hose nass gemacht. Es wurde dunkel, Zaelani hatte Soda abgelöst. Ruhig steuerte er das Boot. Sie hatten eine gelbe Lampe eingeschaltet, versuchten, den finsteren,

die Sicht versperrenden Nebel zu durchdringen. Draußen in der pechschwarzen Dunkelheit sah man keinen Meter weit. Ab und zu hörte man, wie das Motorboot an Baumstämme stieß. Der Regen wurde immer heftiger.

Nolens volens mussten wir dieses Kapitel hinter uns bringen, eine Reise ist wie ein Krieg zur Bezähmung der eigenen Unruhe, wie ein schlechter Traum voll miteinander verschmelzenden Vorstellungen. Plötzlich hörte ich zwischen Schlafen und Wachen deutliche und beruhigende Geräusche. Vielleicht waren das das Geräusch des vom Bootsbug geteilten Wassers. Es war ein unaufhörlicher Rhythmus, dezent und freundlich. Zuweilen gab es ein brüllendes Geräusch, und Zaelani rieb die Scheibe vorm Steuerruder sauber. Es war immer noch neblig, die Schiffslampen waren zum Ufer gerichtet, auf dem Boot gaben sie sich Mühe, Abstand zum Ufer zu halten, damit das Schiff nicht in einer Untiefe vor einer Landzunge auflief. Ich tastete in meinen Hosentaschen, die Kretekzigaretten waren alle. Mir fiel ein, dass ich im Rucksack noch Filterzigaretten aus dem Flugzeug hatte. Ich wusste, die schmeckten mir nicht, aber ich tastete in der Dunkelheit danach, nur um mich abzulenken. Ich fand sie nicht.

Der Wind heulte gleichgültig. Die beiden kleinen Kinder weinten. Risa stillte wieder das sogleich verstummende Baby, das andere kroch immer noch weinend umher. Ich versuchte zu schlafen, hörte einander erwidernde brausende Geräusche. Meine Träume zwischen dem faktischen Motorenlärm und unruhigen Vorstellungen waren nicht klar. Jedesmal wenn ich aufwachte, war ich noch auf dem Boot, ähnlich wie in meinen Träumen. Meine Träume waren faktisch ablaufende Realität.

Ich bekam nicht mit, wie die Stunden verstrichen. Es gab keine Anzeichen für Siedlungen. Es gab keine Camps von Holzfirmen mehr. Es gab keine Dörfer mehr. Wir stießen nicht mehr gegen Baumstämme, von denen viele Kubikmeter den Strom angefüllt hatten. Auch gab es keine der für die Dayak mit ihren langen Ohrläppchen typischen *Sampan*-Boote mehr. Links und rechts vom Fluss war nur Wald und wieder Wald und wieder Wald. Der Regen war in ein Nieseln übergegangen. Teng, teng, zweimal, das hieß, Bosu musste die Fahrt verlangsamen, und sofort pumpte er Wasser aus dem Boot.

„Wenn du jetzt hier wärst, Mastri“, sagte ich mir und ich stellte mir vor, sie bekäme Angst, aber vielleicht wäre sie auch übertrieben fröhlich. Mastri war noch auf Bali. Höchstwahrscheinlich tanzte sie in Pracht-Hotels vor Touristen, und ich war hier. Wie kam es, dass ich plötzlich hier war? Unvermutet überfallen von der Dunkelheit, das war jetzt Realität, etwas, was ich mir nie vorgestellt hätte.

„Ein Abenteuer ist nur interessant, wenn man es erzählt“, hast du gesagt, *„nicht wenn man es erlebt“*. Hier liegt das Pro-

blem. Ein Abenteuer ist nur interessant, wenn es schon vorbei ist. Es hängt von der Art ab, wie man es erzählt. Wie ein Film, der nicht enden will, wenn die letzte Szene vorbei ist, sondern noch immer weiter zu Ende geht, während die Wirklichkeit dauernd weitergeht. Endlos! Und das war die Realität! Ich sprang auf, erinnerte mich wieder an ihre wie Glas seelenlosen Augen.

„Ihr werdet nie in Wahau ankommen!" schrie ich plötzlich. *„He, hört, ihr werdet nicht in Wahau ankommen. Gestern schon hätten wir in Ancalong sein sollen!"* Sie schauten sich langsam mit ihren kalten Gesichtern um. Das Nieseln hatte aufgehört. Das schummrige Lampenlicht ließ diese Gesichter noch starrer aussehen wie die von Statuen, sogar die beiden kleinen Kinder sahen erstarrt aus. Sie schauten mich gleichsam Mitleid erweckend, aber auch insgeheim gleichgültig an. Sie blieben stumm und reagierten nicht. Völlig kraftlos ging ich wieder zum Bootsrand, ich fühlte mich sehr einsam.

Immer noch dröhnte der Motor, als ginge alles ordnungsgemäß seinen Lauf. Sanft wehte der Wind und nässte mein angespanntes Gesicht. Ja, dachte ich, ich denke zu viel über mich selber nach. Warum dachte ich denn nicht an etwas anderes? Vielleicht käme ich nicht nach Tanjung Manis, aber das war nicht so wichtig. Was wäre, wenn ich nie ankäme? Vielleicht würde ich nie nach Jakarta zurückkehren, könnte nie mehr nach Hause kommen. Aber das war jetzt nicht mehr wichtig, warum sollte alles mit einer Rückkehr nach Hause enden? Ja, Heimkehr. Was war Heimkehr? Ja, das Haus. Was war Haus? Ja, was? Und weiter, was?

Vielleicht hatte Mastri schon mit dem Tanzen aufgehört, hatte das Hotel verlassen und war in einem Kleinbus auf dem Weg zurück nach Ubud. Ich erinnerte mich immer noch an ihr Lächeln, bezaubernd gerade dann, wenn sie nicht tanzte. Leider hatte sie schon einen Mann, aber in Wirklichkeit war das kein Problem, ich hatte ja auch schon eine Ehefrau. Heh, wie war ich auf diese grüblerischen Gedanken gekommen? Von Kalimantan nach Bali, dann nach Jakarta, das war ja schneller gegangen als ein Ferngespräch über den *Palapa*-Satelliten. Soda hatte wieder Zaelani abgelöst. Seltsam, in ihren Gesichtern zeichnete sich keine Frage ab, es schien ihnen nicht seltsam vorzukommen, dass wir noch nicht in Ancalong waren, oder war ihnen das einfach egal? Oder wussten sie es nicht? Ich konnte nur rätseln. Sureni und dann auch Risa befestigten wieder die Moskitonetze; ich rollte die Schlafmatte aus, die sie mir geliehen hatten, und streckte mich darauf aus. Zaelani folgte Sureni hinter das Moskitonetz. Es war ungewöhnlich kalt, ich legte die Arme eng an meinen Körper. Draußen regnete es wieder heftig.

Ich weiß nicht, wie lange ich schlief, auch nicht, was meine Träume gewesen waren,

aber als ich plötzlich die Augen öffnete, schien sich die Welt verändert zu haben. Mit einem Mal wurde mir gleichsam bewusst, ich käme nicht nach Ancalong und ich bräuchte keine weiteren Fragen zu stellen. Ich schaute um mich. Alle hatten so strahlende Gesichter. Soda war entspannt und fröhlich am Steuerruder. Sureni blinzelte glücklich. Das Boot glitt langsam dahin, jetzt hörte sich das Motorengeräusch so sanft an. Beide Kinder sahen so süß und ruhig aus.

Es war ein schöner, strahlender Morgen. Zaelani sah so glücklich aus. Ich wusste nicht, was passiert war. Ich hatte vor, Risa zu fragen, aber sie sah an diesem Morgen so zart und mütterlich aus, als sie ihr Baby innig in den Armen hielt. Ich wollte diese Stimmung nicht kaputtmachen.

Am Ufer sah man immer noch den Urwald, das dichte Blattwerk glänzte im Sonnenlicht silbern. Tautropfen fielen einzeln herab, liefen an den Baumausläufern entlang, die ins Wasser eintauchten. Je länger es dauerte, umso mehr hatte ich das Gefühl, ich müsste mich selber davon überzeugen, wir würden nirgendwo ankommen, auch nicht am Oberlauf. Dieser Fluss hatte keinen Oberlauf. Da gab es kein stromaufwärts und auch kein stromabwärts mehr.

Ich sah Bosu mit seinem strahlenden Gesicht. Die Welt hatte sich wirklich verändert. Es gab keine Grauen einflößende Nacht mehr. Unsere Welt würde immer so heiter sein wie jetzt. Das war keine Abenteuergeschichte, die einen in Atem hielt, bis man das Buch zuklappte. Das war die Realität selbst.

Der Fluss strömte noch wie gestern dahin, als hätte sich seit seiner Schöpfung noch nichts geändert. Zaelani ging, Soda abzulösen, ich sah ihre Augen voller Lebensfreude. Ich selbst wusste nicht genau, was ich empfand. Zaelani zog viermal am Seil, *teng, teng, teng, teng,* und das Motorboot schoss selbstbewusst voran. Sureni legte das Moskitonetz zurecht, das sie schon heruntergenommen, aber noch nicht zusammengefaltet hatte. Jetzt gab es keine Ortsnamen und kein Ziel mehr, nur die Reise.

Tanjung Manis, August 1981

Quelle:
Seno Gumira Ajidarma: *Nyanyian Sepanjang Sungai. In: Ders. (1982): Manusia Kamar dan 14 Cerpen Lainnya. Jakarta: CV Haji Masagung, 1-8.*

Übersetzung: Michael Groß

Karl Mertes

„Aufgelesen"

Dem zentralen Thema dieses Heftes folgend, habe ich ein paar Bücher durchgesehen, die sich u.a. mit der MARITIMEN SEIDENSTRASSE befassen. Vorab eine Erläuterung zum Hintergrund:
Die Bezeichnung der legendären Verbindungen bezieht sich in erster Linie auf traditionelle Handels- und Karawanenwege zwischen Europa und China. Menschen, Güter, Wissenschaften, Erfindungen und Religionen fanden ihren Weg auf unterschiedlichen Routen über Land und zur See – nicht auf einer durchgehenden Straße – von West nach Ost und umgekehrt; Seidenstoffe waren dabei herausragende und besonders exklusive Produkte des Handels zwischen dem Mittelmeerraum, Ostafrika und Zentral- sowie Ostasien. Der Handelsgüter wegen sind Teilrouten auch als Porzellan-, Gewürz-, Perlen- oder Weihrauchstraße bekannt. Dem deutschen Geologen und Geografen Ferdinand von Richthofen (1833-1905) wird die Benennung dieser Verkehrsverbindungen als „Seidenstraße" zugeschrieben. Er war für das Deutsche Reich u.a. mit der Erkundung wirtschaftlicher Kontakte nach China befasst.

Heutzutage erfährt der Begriff eine Renaissance als Neue Seidenstraße, weil insbesondere die Volksrepublik China enorme Anstrengungen unternimmt, ihre wirtschaftliche und politische Rolle unter dem Motto „Belt and Road Initiative" auszubauen. Und dabei kommt dem Rückgriff auf Schiffsrouten, die maritime Seidenstraße, ebenso eine wichtige Funktion zu. Diese Initiative löst allerdings auch ökonomisch, ökologisch und politisch kritische Reaktionen aus.

Die Seidenstraße – Landschaften und Geschichte

Die englische Historikerin Susan Whitfield legt als Herausgeberin ein fast 500-seitiges Standardwerk vor: Anhand vieler Karten, ausgezeichneter Illustrationen historischer Dokumente und Relikte sowie fünfzig fachkundiger und gut lesbarer Artikel werden die derzeit aktuellen Kenntnisse vor allem der Fernhandelswege in Eurasien qualifiziert beschrieben. Ein Lese- und Bilderbuch, das tatsächlich in seiner Gesamtschau neue Erlebnisse und Erfahrungen vermittelt. Diese Schatztruhe birgt spannende und aufschlussreiche Lektüre!
Die Suche nach Aussagen historischer Beziehungen zum heutigen Indonesien sind nur ein Teilaspekt des Werkes, sie werden zunächst auf Karten belegt: Der Schiffsverkehr auf der Haupthandelsroute zwischen dem Indischen und Pazifischen Ozean durch die Straße von Malakka (entlang Sumatra mit Palembang und der Malaiischen Halbinsel) führte nach Java, Borneo, über die Kleinen Sundainseln bis zu den Molukken, hier nach Ternate und den Bandainseln. Marco Polo fasste im 13. Jahrhundert seine Eindrücke über die Häfen der Region und den Schiffsverkehr zusammen: *„Sie bringen alle Gewürzsorten, Edelsteine, Perlen, Seidenstoffe, Goldtücher, Elfenbein und noch vieles mehr . . ."* (S.374)

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurden in indonesischen Gewässern viele Wracks entdeckt (oft als Beute geschäftstüchtiger Händler, bis seit 2001 die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser dem gierigen Abenteuertum Einhalt zu gebieten sucht). Die Unterwasser-Archäologie gibt Auskunft über die Handelsgüter und den Schiffsbau ab dem Mittelalter. Besonders ergiebig war die Bergung einer alten arabischen Dau vor der Insel Belitung (nahe Bangka). *„Auch der Besitzer des Belitung-Schiffs aus dem 9. Jahrhundert war Händler auf dem Indischen Ozean und hatte in Guangzhou Waren aus dem Inneren Chinas geladen, bevor er sich auf den Weg nach Indonesien machte. Das aus afrikanischem Holz gebaute Schiff war genäht, das heißt, seine Planken wurden ohne zusätzliche Befestigung nur von Fasern zusammengehalten.“* (S. 399).

Die niederländische VOC beherrschte ab dem 17. Jahrhundert viele der Wasserwege in Südostasien, entsprechende Funde von Schiffwracks geben vielfältiges Zeugnis vom Handel und Wandel der Kolonialzeit. Dabei spielten bekanntlich die Gewürze eine herausragende Rolle. *„Aber bereits lange vor dem Auftauchen der Europäer wurde in Südostasien mit Gewürzen gehandelt. Schriftliche Quellen (. . .) aus dem 1. Jahrhundert nennen einige der gehandelten Güter. Viele Waren gelangten über den Indischen Ozean in die Häfen am Roten Meer (S.441). Die wohl bekanntesten Gewürze aus Südostasien sind Muskatnuss von den Banda-Inseln und Nelken aus Ternate und Tidore“*. (S.443) Weiterhin werden der Handel mit Sandelholz, Betelnüssen und Pfeffer geschildert.

Interessant sind die Ausführungen zum internationalen Sklavenhandel entlang der Seidenstraße: *„Europäische Kaufleute, wie die Portgiesen oder Niederländer, beteiligten sich in der frühen Neuzeit ebenfalls am Sklavenhandel im Südchinesischen Meer.“* (S. 417)

Das voluminöse Buch ist eine Fundgrube für historisch Interessierte und belegt die Feststellung, dass Globalisierung keine Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist, sondern Bestandteil internationaler und interkultureller Begegnungen seit Jahrhunderten.
Neben Quellenangaben geben ein Register und ein umfangreiches Literaturverzeichnis weitergehende Informationen.

Susan Whitfield: *Die Seidenstraße – Landschaften und Geschichte*
Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Sonderausgabe 2019 | ISBN 078-3-8062-4063-4

Maritime Seidenstraße im 13. bis 17. Jahrhundert: East meets West

Das *Guangdong Museum* aus Guangzhou/China organisierte in Zusammenarbeit mit dem *International Maritime Museum Hamburg* dort im Sommer 2017 eine bemerkenswerte Ausstellung.
Erstmals wurden Schätze aus über fünf Jahrhunderten entlang der maritimen Seidenstraße von dem renommierten Guangdong Museum in Europa gezeigt. Die Sammlung war Teil des Kulturprogramms, das aus Anlass des 45. Jubiläums der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen Deutschland und China stattfand. Im Zentrum der Schau standen Funde von Schiffswracks, die vor der südchinesischen Küste geborgen wurden. Bereits im Mittelalter gelangten über Seeverbindungen chinesische Luxusgüter in den Orient und von dort über den Zwischenhandel bis nach Europa. Das Netz von Seerouten verband die Küstenregionen des westlichen Pazifiks, des Indischen Ozeans und des Atlantiks.

Der zweisprachige (deutsch-englische) Katalog fokussiert einerseits auf die chinesischen Exponate, gibt andererseits auch durch viele begleitende Artikel einen umfassenden Überblick der wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Rahmenbedingungen. Über mehr als zwei Jahrtausende dienten die Seerouten dem Transport zwischen Ost und West über den Meeresweg. Südostasien kam aufgrund seiner günstigen geografischen Lage entscheidende strategische Bedeutung für dieses globale Netzwerk zu.

Akten, Karten sowie Funde von Schiffwracks belegen die schon früh bedeutende Rolle von Hafenorten im indonesischen Archipel: Banda Seri Begawan – Makassar – Surabaya – Palembang – Malakka – Banda Aceh.

Sehr fundiert und außergewöhnlich illustriert werden eben auch „Weg der Gewürze und des Porzellans“ und „Straße der Religionen“ sowie „Straße der Kultur“ – als Synonyme für die Seidenstraßen – beschrieben.

„Die Maritime Seidenstraße entstand dadurch, dass die antiken Völker den Monsun und die Meeresströmungen sowie die traditionellen Segeltechniken nutzten, die den Transport zwischen Ost und West über den Seeweg ermöglichten. Es war außerdem ein Weg, über den verschiedene Zivilisationen in den Bereichen der Forschung und Technologie, der Wirtschaft und der Kultur miteinander in Austausch traten. . . . . Grob gesagt, entstand die Maritime Seidenstraße um das 2. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung und hatte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts Bestand“ (S.16).

Guangdong Museum / International Maritime Museum Hamburg: *East Meets West: The Maritime Silk Road 13th – 17th Centuries*
Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2017 | ISBN 978-3-7822-1295-3

Die maritime Seidenstraße – Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit

Der Münchener Sinologe Roderich Ptak stellt in seinem Werk klar, wie unterschiedlich und auch ungenau der Begriff der maritimen Seidenstraße eigentlich ist – und macht deutlich, dass bis zum Expansions- und Kolonialisierungsdrang der Europäer fraglos die Chinesen den Seeverkehr zwischen Japan und Ostafrika/Arabien beherrschten. *„Die maritimen Unternehmungen des damaligen Ming-Staates seien überwiegend friedlich gewesen, auf Harmonie und Toleranz fußend, anders als die erniedrigende Politik von Amerikanern und Briten“* (S. 8) schildert der Autor die gegenwärtige Motivation Chinas für den aufstrebenden Ehrgeiz einer Wiederbelebung auch der Maritimen Seidenstraße. Die Regionen Indonesiens bilden einen Bruchteil der Schilderungen von Ptak: *„Die weltweit frühesten, bis heute überlieferten Kurzbeschreibungen – und nicht bloß Erwähnungen – der großen Insel Timor, der Banda-Gruppe, der Nord-Molukken, des Sulu-Archipels und wohl auch der Klabat-Region auf Sulawesi entstammen chinesischen Quellen...“* (S. 40).

Eine Beispiel maritimer Expansion über Südostasien hinaus ist die Verbindung bis nach Afrika: *„Vor allem aufgrund sprachlicher Indikatoren gilt es als erwiesen, dass auch Madagaskar vom heutigen Indonesien aus besiedelt wurde. Das deutet auf gute Navigationskenntnisse, entsprechende Boote und fortgeschrittene Organisationsformen. Die meisten Einzelheiten entziehen sich indes unserer Kenntnis“* (S.62).

Interessant ist der Beleg der weitreichenden Kontakte am Beispiel eines Reliefs am Borobodur-Tempel auf Java aus dem 8./9. Jahrhundert: Sieben (chinesische) Schiffe sind als Dokument des interinsularen Schiffverkehrs in Stein gehauen (S. 124ff).

Zur Einordnung der Handelsrouten zu Beginn der Neuzeit stellt der Autor fest: *„Spätestens seit Vasco da Gama verband die Kap-Route das südwestliche ‘Eck‘ des Indischen Ozeans mit dem Atlantik, Brasilien und Portugal, später auch direkt mit Nordwesteuropa, während Magellan und seine Nachfolger durch ihre transpazifischen Fahrten die Philippinen und das heutige Ostindonesien mit Mexiko und Peru verknüpften.“* (S. 273)

Aufschlussreich ist im Anhang die Benennung der bedeutendsten Handelsgüter, die auf dem Seewege transportiert wurden, viele davon aus Südostasien, Indonesien stammend, wie beispielsweise: Gewürznelken, Pfeffer, Muskatnuss, Kampfer, Sandelholz, Sapanholz, Ebenholz, Gold, Seidenprodukte (S. 315ff).

Ptaks Schreibstil ist sehr gut lesbar, der Text kommt ohne Fußnoten aus, ist mit einer Reihe von Karten und Illustrationen (und zugehörigen Erläuterungen) versehen. Sehr umfang-

reich und in verschiedene Kapitel gegliedert ist der Literaturanhang, ein sehr detailliertes Register gibt ausreichend Findehilfen. Das Buch ist Ergebnis jahrzehntelanger Forschung und ein Standardwerk, das einen Schwerpunkt auf die Sichtweise aus chinesischer Perspektive in der Zeit vor der europäischen Kolonialisierung legt, aber ausführlich auch die mitwirkenden und betroffenen Regionen beschreibt.

Roderich Ptak: Die maritime Seidenstraße – Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit, Verlag C. H. Beck, München 2007 ISBN 978-3-406-56189-4

Piraterie – Neue Dimensionen eines alten Phänomens

Eigel Wiese, Journalist und Fotograf, beschreibt ein Phänomen von Beginn der Seefahrt an: die Piraterie als Raubzüge auf die weltweit verkehrenden Schiffe und die vielschichtigen Bemühungen, diesen kriminellen Machenschaften beizukommen.

Für uns interessant ist das Kapitel *Straße von Malakka: Wie drei Staaten Überfälle auf Schiffe verhindern.* (S.17-29) Zwischen der malaiischen Halbinsel und Sumatra liegt die 900 Kilometer lange Wasserstraße, eine der international wichtigsten Wasserwege. Zu Zeiten des Kolonialismus war Malakka der bedeutsamste Hafen Südostasiens. *„Die Schiffe waren beladen mit Seide und Porzellan aus China, Stoffen aus dem indischen Gujarat, Kampfer aus Borneo und Sandelholz aus Timor. Muskatnüsse und Nelken kamen von den Molukken, Gold und Pfeffer aus Sumatra, von der malaiischen Halbinsel stammte Zinn."* (S.19) Im Verlauf der Jahrhunderte spielte die Malakka-Straße auch immer eine militärische Rolle, schließlich besetzten die Europäer die Region ja mit Waffengewalt.

Heute ist sie nach wie vor ein ertragreiches Gebiet für Seeräuber - denn *„sie befördert ein Viertel des Welthandels . . . darunter die Hälfte aller weltweiten Öltransporte."* (S.18) Malaysia, Singapur und Indonesien koordinieren – relativ erfolgreich – die professionell organisierten Plünderungen. *„Die Piraten haben keinesfalls ihre Einnahmequellen aufgegeben. Sie haben sich nur verlagert. Mittlerweile ist die Zahl der Überfälle im Südchinesischen Meer gestiegen."* (S. 27)

Neben der Kaperung von Waren ist unterdessen der Schiffsverkehr jedoch auch für Terroristen in der Region von Bedeutung.

Die Darstellung der aktuellen Lage in Südostasien nimmt nur einen geringen Teil des Buchs ein – insgesamt schildert Wiese die internationalen Anstrengungen, den latenten Bedrohungen der Piraterie Herr zu werden: *„Die Meere haben seit Menschengedenken*

Kontinente mehr verbunden als getrennt. Seefahrer waren es deshalb immer schon gewohnt, sich gegen die Gefahren der See zu schützen. Gegen Piraten dagegen waren sie oft machtlos.“ (S.194) „*Wer nur national an seine eigenen Interessen und in seinen Grenzen denkt, wird in diesem Kampf im Zeitalter der Globalisierung auf der Verliererseite stehen.*“ (S. 196)
Insoweit liefert dieses Buch aufschlussreiche Aspekte auch zu der Beschäftigung mit der maritimen Seidenstraße.

Eigel Wiese: *Piraterie – Neue Dimensionen eines alten Phänomens*
Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2010 ISBN 978-3-7822-1008-9

Surabaya Beat

Eine zeitgenössische Reise mit traditionellen und auch modernen Schiffen, nämlich den bekannten Makassar-Seglern Pinisi, die unterdessen allerdings sämtlich motorisiert sind, sowie den großen – in Deutschland gebauten – Fährschiffen der staatlichen Linie Pelni.

Beat Presser, international renommierter Schweizer Fotograf, nimmt uns mit auf zwei Touren 2012 und 2014 durch Gewässer des indonesischen Archipels, sowohl auf den Pinisi als auch großen Fährschiffen. Der Titel des Bandes ist ein Wortspiel mit dem Vornamen des Autors = Be:at – in Verbindung mit Indonesiens zweitgrößter Stadt, Surabaya auf Java. Der ursprünglich angedachte Titel „*Surabaya Johnny*“ mündete schließlich in die originellere Variante des „*Surabaya Beat*“.

Im (englischsprachigen) Prolog zu dem großformatigen Buch mit schwarz-weiß Fotos erläutert Presser den Hintergrund zu seinen Reisen durch den weltgrößten Archipel: A fairy tale of forgotten times (Ein Märchen aus vergessenen Zeiten). Motiviert wurde er zu den teilweise waghalsigen Touren in Indonesien – nach professionellen Erfahrungen auf Madagaskar – durch ein Foto der im Borobodur eingemeißelten Abbilder chinesischer Segelschiffe aus dem 9. Jahrhundert! Nach einem Besuch beim Borobodur-Tempel trat er Mitte 2012 die erste Reise ab dem alten Hafen Poetere in Makassar an; er las sich dazu noch einmal bei Joseph Conrad und seinen Romanen ein. Die Fahrt auf mehreren Pinisi-Schiffen führte von Sulawesi über Flores nach Kalimantan. Zwei Jahre später brach er erneut auf – diesmal mit Pelni-Schiffen – von Medan über Bali, Flores, Sulawesi, Papua, zu den Molukken.

Der spannend anzusehende Bildband belegt nicht die Reiserouten, sondern Impressionen vom Pinisi-Schiffsbau über Dokumentationen der mehrmonatigen Fahrten mit Portraits, Frachtgut, technischen Details, Landschaften (besser: Seeschaften). Eingestreut sind – oft poetische – Texte in Englisch, die teilweise von Mitreisenden stammen.

Ein reizvolles *„Bilderbuch"*, das einem den indonesischen Begriff für *„Heimat"* deutlich macht: *tanah-air* = Land und Wasser. Übrigens war das Goethe-Institut an dem gesamten Projekt beteiligt, das auch in Jakarta zu der Ausstellung *„Sea of the ancestors"* führte. Das Buch lag schließlich zur Frankfurter Buchmesse 2015 vor, bei der Indonesien das Partnerland gewesen ist.

Surabaya Beat – A Fairy Tale of Ships, Trade and Travels in Indonesia
Afterhour Books, Jakarta 2015 ISBN 978-602-71284-4-6
[siehe auch: http://blog.beatpresser.com/de/category/surabaya-beat]

Schiffe – Vom Einbaum zum Ozeanriesen

Die Autorin Karin Finan schildert – reich illustriert – die Schiffstypen von der Antike bis heute. Eingangs schreibt sie: *„Die Indienfahrer haben das Kap der guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas umrundet. Die Bäuche ihrer Pinasschiffe bergen eine Fracht, die fast so kostbar ist wie Gold: Gewürze."* (S. 4) Wenn auch die maritime Seidenstraße nicht Thema des Heftes ist, so werden doch alle möglichen Seefahrzeuge anschaulich vorgestellt und interessante Informationen u.a. zum Wind wie zur Navigation beschrieben.

Die populäre Reihe „Was ist Was" zielt hauptsächlich auf Kinder/Jugendliche, in denen sie reich bebildert und in einfachen Texten unterschiedliche Sachverhalte beschreibt.

Karin Finan: *Schiffe – Vom Einbaum zum Ozeanriesen*
Tessloff Verlag, Nürnberg 2013 – Was ist was Band 25 ISBN 978-3-7886-2048-6

> vgl. auch Buchbesprechungen in *kita* 1-20 zum Thema „Seidenstraße"

Veröffentlichungen über die Seidenstraße füllen laufende Regalmeter (Sach-, Reise-, Kinderbücher, Belletristik). Das Internet ist voll von Beiträgen zu unterschiedlichen Aspekten dieser alten wie auch neuen Handelswege zwischen Ostasien und Europa. Zwei Hinweise auf mir noch vorliegende ältere Publikationen zu Teilrouten auf dem Landwege:
* Anke Kautsch, Seidenstraße – Von China durch die Wüsten Gobi und Taklamakan über den Karakorum Highway nach Pakistan | DuMont-Kunst Reiseführer
sowie
* Seidenstraße verstehen: Kirgistan-Tadschikistan-Usbekistan, Sympathie-Magazin | Studienkreis für Tourismus und Entwicklung, 2017

Zwei ganz andere Themen:

Homo Sapiens – Der große Atlas der Menschheit

Ein voluminöses Werk über die Entwicklungsgeschichte des anatomisch modernen Menschen, der seit etwa 100.000 Jahren die Erde belebt. Im Vorwort des 2019 in Frankreich erschienen Buches heißt es: *„Die gesamte alte Welt ist seit Langem durch menschliche Vielfalt bevölkert . . . Letztlich bleibt Homo sapiens als einzige Art auf dieser Erde übrig, wo er sich auf erstaunliche Art und Weise entwickelt.“* (S.5). Der Autor Telmo Pievani (Philosoph und Fachmann für Evolutionstheorie in Padua) stellt fest: *„Die Schlüsselfaktoren dieser Entwicklung waren geographische Abgeschiedenheit sowie Ausbreitungs- und Wanderungsbewegungen.“* – und hier blicken wir auszugsweise gezielt auf die Evolution im indonesischen Raum:

Die Wanderungsbewegungen begannen in Afrika und führten die Gattung Homo erectus vor mehreren hunderttausend Jahren bis in den indonesischen Archipel, wo entsprechende Funde auf Java in Trinil, Sangiran und Mojokerto belegt sind (S. 39). Aus einer späteren Welle sind Zeugnisse auf Borneo (Sarawak) und auf Java (Mojokerto und Ngandong) bekannt. Im Jahr 2003 ist auf Flores in der Liang Bua-Höhle eine Aufsehen erregende Entdeckung gemacht worden: *„Der kleine Mensch . . . wurde als kleinwüchsiger oder kranker anatomisch moderner Mensch betrachtet, bevor man ihn als Vertreter einer neuen Art einstufte, als sehr seltsamen und besonderen Spross aus der jüngeren Vielfalt der Gattung Homo floresiensis“ (S.81). „Der östlichste Teil der Alten Welt, der sich zum Großteil zu Inseln entwickelt hat, war ein Brennpunkt bedeutender Differenzierung im menschlichen Stammbaum“* (S. 83)

Alle möglichen Voraussetzungen werden die seinerzeitige Entfaltung und Mobilität der frühen Menschen bewirkt haben – ein bemerkenswerter und nachvollziehbarer Einfluss ist mit der gewaltigen Explosion des Toba-Vulkans in Nordsumatra vor mehr als 70.000 Jahren verbunden: *„Dieser größte Ausbruch im Quartär hatte, einigen Paläontologen zufolge, erhebliche Auswirkungen auf die zu dieser Zeit auf der Erde lebende Flora und Fauna, wobei er das Aussterben zahlreicher Arten bewirkte und den Fortbestand der Menschheit bedrohte. . . . Durch die Toba-Explosion, die fünftausend Mal mächtiger als die Hiroshima-Atombombe war, dürfte Asche bis zu 40 km hoch in die Erdatmosphäre geschleudert worden sein. Der Vulkanausstoß hat durch die Behinderung der Sonneneinstrahlung einen viele Jahre andauernden vulkanischen Winter ausgelöst.“* (S. 92)

Zigtausend Jahre anschließend machte sich der Homo sapiens offensichtlich weiter auf den Weg nach Osten. *„Die Ausbreitung des Menschen im Pazifikraum, von Archipel*

zu Archipel, ist ein weiteres großes Abenteuer der jüngsten menschlichen Entwicklung. Genetischen Daten zufolge geht die Ausbreitung auf aus Indonesien kommende Populationen zurück, die teilweise Neuguinea durchquert haben.“ (S.148). Und diese Insel ist bis heute eine wahre Fundgrube für Paläontologen, Archäologen und vor allem Sprachwissenschaftler: „*In Neuguinea wurden vor Beginn westlicher Einflüsse mehr als 5000 Sprachen gesprochen, fast ebenso viele wie heute noch auf der ganzen Welt. Biologische und kulturelle Vielfalt folgen hier offensichtlich ähnlichen Abläufen. Die Insel ist nämlich dank des Zusammenspiels zwischen unregelmäßigen Höhenstrukturen und zahlreichen physischen Hindernissen ein Hort des Reichtums auf dem Gebiet der Artenvielfalt.*“ (S. 193)

Das gut 200 Seiten starke großformatige Buch bietet selbstverständlich weitaus mehr Hinweise und Anregungen, als hier im Blick auf den indonesischen Archipel zitiert. Die ansprechende und anschauliche Illustration, viele Karten und Grafiken machen auf eine ausgesprochen gut nachvollziehbare Art deutlich, woher wir kommen – und fördern auch Überlegungen, wohin wir gehen mögen. Der Ko-Autor Valéry Zeitoun (Paläoanthropologe, Paris) resümiert im Epilog: „*Unsere Forschungen zur Erhellung der Menschheitsgeschichten (sollten) auch dazu dienen, uns zum Nachdenken anzuregen und uns zumindest daran erinnern, dass diese eng mit der Erdgeschichte verknüpft sind.*“

Ein Überblick relevanter Museen und Fundorte sowie ein knappes Glossar und Literaturhinweise schließen den aufregenden wie auch anregenden Band ab.

Telmo Pievani, Valéry Zeitoun: *Homo Sapiens – Der große Atlas der Menschheit*
wbg Theiss-Verlag, Darmstadt 2020 ISBN 978-3-8062-4231-7

[Eine ausgesprochen populäre Ergänzung zu dem Thema liegt in den Publikationen des israelischen Historikers Yuval Noah Harari vor:
In „Eine kurze Geschichte der Menschheit“ gibt er einen Überblick über die Entwicklung der Menschheit von ihren prähistorischen Anfängen bis zur Jetztzeit. Auch die in die Zukunft zielende Nachfolgepublikation „Homo Deus – Eine Geschichte von Morgen“ sowie die auf Orientierung in der Gegenwart gerichteten 21 Lektionen für das 21. Jahrhundert erreichten in zahlreichen Übersetzungen eine breite Leserschaft.]

Kulturklüngel Köln

Den Freunden der DIG mag die Initiative *KULTURKLÜNGEL* ein Begriff sein – seit mehr als zehn Jahren organisieren wir gemeinsam den Stadtspaziergang „*Kampung Köln*". Dabei erkunden wir Spuren Indonesiens in der multikulturellen rheinischen Metropole.
Und diese Idee verfolgt Thomas Böning noch mit sehr vielen Partnern.

Der originelle Ansatz, in der Heimat die Ferne zu erkunden, der lässt sich getrost mit dem erstmals erschienenen Handbuch bewerkstelligen. Methodisch gut gegliedert werden Orte und Ereignisse vorgestellt. Reich bebildert, Karten mit entsprechenden Ortsangaben und viele Tipps, wenn auch oft ohne relevante Internet-Links, lässt sich so ein gutes Bild des tatsächlich reichen Kölns gewinnen.

Ein vergnügliches Buch, das Lust auf mehr macht... Spezifische Hinweise auf Indonesien gibt es allerdings nur versteckt.

Thomas Bönig, Johanna Alisch: *Kulturklüngel Köln – Der Reiseführer für die Weltreise durch die eigene Stadt; Önel Verlag 2020 [www.kulturkluengel.de]*

Horst H. Geerken

Ein Schrank aus Java und seine Odyssee

Ich kam Anfang der 1960er Jahre nach Indonesien. Mein Büro lag am Blok M im Stadtteil Kebayoran Baru von Jakarta. Gleich um die Ecke, nur eine Minute zu Fuß entfernt, befand sich das Geschäft von Mr. Lee. Er handelte mit indonesischen und chinesischen Antiquitäten. Regelmäßig besuchte ich Mr. Lee für ein Schwätzchen nach Feierabend und ab und zu kaufte ich auch etwas, einen alten chinesischen Teller, eine alte indonesische Schnitzerei oder sonst etwas. Wir freundeten uns an und er zeigte mir immer als Erstem, wenn er etwas ganz Besonderes anzubieten hatte.

Es war Anfang 1964, ein Jahr vor dem Putsch durch Präsident Suharto, der dann vom ersten Präsidenten Sukarno die Macht übernahm. Die Inflation galoppierte immer weiter nach oben. Täglich stiegen die Preise. Es gab Unruhen, die Studenten gingen auf die Straße und – wie in der Vergangenheit – richteten sich die Ausschreitungen wieder einmal gegen die chinesische Minderheit in Indonesien. Mr. Lee wurde nervös. Er erzählte mir, dass bereits seine Eltern und Großeltern in seinem elterlichen Haus in Semarang Schlimmes erlebt hätten. Als er begann mit Antiquitäten zu handeln, zog er nach Jakarta, da er hier bessere Geschäfte machen konnte. Mr. Lee sagte, dass er nun nicht mehr unter permanenter Angst leben möchte. Er wolle Indonesien verlassen und nach Malaysia auswandern. Dort wären schon Teile seiner Familie. Die Chinesen stellten in Malaysia bereits einen Bevölkerungsanteil von rund 40 Prozent. Da würde er sich sicherer fühlen. In Indonesien hatten nur gut drei Prozent der Bevölkerung chinesische Wurzeln.

Als in Glodok, dem chinesischen Viertel und dem größten Handelsplatz im Westen Jakartas, wieder Wohnhäuser und Geschäfte der Chinesen angezündet und chinesische Frauen vergewaltigt wurden, wollte er Jakarta so schnell wie möglich mit seiner Familie verlassen. Es war meist Neid der Pribumis, der meist ärmeren Ureinwohner Indonesiens, auf die wohlhabenden, aber auch geschäftstüchtigen Chinesen, der die Unruhen auslöste.



Glodok, das chinesische Viertel in Jakarta von 1953[1]

Mr. Lee fragte mich, ob ich Interesse an einem antiken Schrank hätte. Es wäre ein Stück von seinen Großeltern, und der Schrank wäre zu groß und zu schwer, um ihn nach Malaysia mitzunehmen. Er zeigte

mir den Schrank in seinem Wohnhaus, das ganz in der Nähe von seinem Antiquitätengeschäft lag. Ich war gleich von dem wunderschönen Stück begeistert und er nannte auch einen fairen Preis. Ich sah sofort, dass dies kein indonesischer oder chinesischer Schrank war. Herr Lee vermutete, dass er aus den Niederlanden kam. Er bezeichnete ihn auch als einen *Kussenkast*, als einen Kissenschrank. Es war ein wuchtiger Schrank aus massiven Edelhölzern, er sagte, alles sei aus Ebenholz aus Afrika.



Der antike Schrank



Säule mit Kapitell

Das Holz der beiden Türen war mehrere Zentimeter dick. Links und rechts des Schrankes waren massive spiralförmige Säulen angebracht, die oben in einem wunderbar geschnitzten Kapitell endeten. In der Mitte war eine verschiebbare Halbsäule angebracht, die das Schloss verdeckte.

In dem ausladenden mit Schnitzereien versehenen Oberteil des Schrankes hätten die Niederländer ihre Kissen und das Bettzeug aufbewahrt. Daher der Name *Kussenkast*, Kissenschrank. Unterhalb der Türen waren zwei Schubladen angebracht.

Der ganze Schrank stand auf fünf kugelförmigen Füßen. So schnell wie möglich wollte er den Schrank zu Geld machen. Das wäre in der Geldbörse einfacher zu transportieren.

Herr Lee erzählte mir noch, wie der Schrank in seine Familie kam. Seine Familie lebte schon seit Generationen in Semarang an der Nordküste Mitteljavas und war im Großhandel mit Zucker und Reis tätig. Die Familie gehörte zu den Wohlhabenden in Semarang und unterhielt freundschaftliche Beziehungen zu der ebenfalls in Semarang ansässigen damals einflussreichen Eigentümerin einer Batikfabrik mit einem französisch klingenden Namen. Er konnte sich nur noch an einen Teil ihres Namens erinnern, der irgendetwas mit einem *Gunung*, einem Berg, zu tun hatte. Weshalb der Schrank vor vielen, vielen Jahren zu seiner Familie gekommen war, konnte er nicht sagen. Seine Eltern und Großeltern lebten nicht mehr. Mehr über den Schrank konnte ich von Herrn Lee nicht erfahren. Ich wollte

damals auch gar nicht mehr wissen. Mir gefiel er einfach!

Ich erbat mir von Herrn Lee eine Nacht Bedenkzeit. Am Morgen war mir klar, dass ich diesen Schrank haben wollte. Vor einer endgültigen Entscheidung wollte ich allerdings noch wissen, wie dieses Ungetüm von Schrank, das an die 500 Kilogramm schwer war, überhaupt transportiert werden könne. *No Problem*, sagte Herr Lee. Der Schrank konnte nur durch Steckverbindungen und vier Schrauben in zehn Teile zerlegt werden.



Der Autor (rechts) mit seinem Freund Jürgen Graaff Mitte 1965 vor dem Schrank in Jakarta

Für den Transport des Ober- und Unterteils benötigte man allerdings vier kräftige Männer. Wir wurden handelseinig und noch am selben Tag stand der Schrank bei mir zu Hause in Jakarta, und ich freute mich riesig über das neu erworbene Teil.

Noch im gleichen Jahr war ich wegen eines Großprojekts für Radio Republik Indonesia zu Vertragsverhandlungen im Palast von Präsident Sukarno bei dessen Adjutanten. Als ich einmal bei offener Türe am Präsidentenbüro vorbeikam, sah ich einen Schrank, der genau so aussah, wie der von mir erworbene. Daher wusste ich sofort, dass mein Schrank etwas Besonderes sein musste.

Durch Zufall erfuhr ich, dass sich noch ein dritter dieser Schränke in Jakarta befand. Anfang der 1970er Jahre bat mich der damalige Deutsche Botschafter in Jakarta, ob er nicht bei einem meiner nächsten Besuche im Naturschutzgebiet von Ujung Kulon an der Südwestspitze Javas mit seiner Familie mitkommen könne. Natürlich konnte er das! Schon mehrmals war ich dort und kannte mich dort aus. Ich hatte aber nie eines der letzten und sehr scheuen noch dort lebenden weißen Nashörner gesehen.

Ich organisierte ein großes Motorboot mit drei Bootsleuten und wir fuhren von *Labuhan* an der Westküste Javas bei ruhiger See zur Insel Peucang. Es war ein herrliches und erholsames Wochenende, an dem wir fischten und Trekkingtouren durch den Urwald unternahmen. Am Sonntagmorgen bestiegen wir wieder unser Motorboot für die mehrstündige Rückfahrt nach *Labuhan.* Mitten auf dem Meer sprachen wir gerade darüber, dass es ja furchtbar wäre, hier eine Panne zu haben, da tat es einen lauten Knall und der Motor stand still!

Von einer Sekunde auf die andere umgab uns eine friedliche Stille, die wir aber in Anbetracht der vielen Haie um uns herum mehr als beängstigend empfanden. Unsere Bootsleute stellten einen Kolbenfresser fest, der unmöglich an Bord repariert werden konnte. Es gab natürlich keinen Ersatzmotor und auch keinen Funk, um Hilfe anzufordern. Eine *Search and Rescue Operation* gab es damals noch nicht. Was sollten wir tun? Wir suchten den Horizont nach anderen Booten ab. Aber zu unserem Schrecken trieben wir immer weiter von der Küste weg. Zum Glück hatten wir genügend Trinkwasser dabei. Der Botschafter wurde immer aufgeregter und ungeduldiger, da er schon am nächsten Tag hohen Besuch aus dem Bonner Auswärtigen Amt erwartete.

Endlich, es war schon gegen Abend, sahen wir in weiter Ferne eine große Jacht. Wir winkten mit Hemden und Handtüchern, um auf uns aufmerksam zu machen. Uns fiel ein Stein vom Herzen, als wir das Boot auf uns zukommen sahen, das uns vor einer Nacht in einem manövrierunfähigen Boot auf offener See, umgeben von Haifischen, bewahrte. Es war die Jacht von Ibnu Sutowo, dem einflussreichen Präsident-Direktor der staatlichen Ölgesellschaft *PERTAMINA*. Ibnu Sutowo selbst war an Bord. Er schimpfte zunächst unsere Bootsleute aus, weil sie nicht gut genug auf ihren Motor aufgepasst hätten, dann bat er uns an Bord und nahm das defekte Boot ins Schlepptau. Wir wurden köstlich bewirtet, besonders als Ibnu Sutowo erfuhr, dass der Deutsche Botschafter mit seiner Familie unter uns war. Als wir am Abend wieder festen Boden unter den Füßen hatten, schickten wir ein Dankgebet zum Himmel, denn dieses Abenteuer hätte böse ausgehen können. Beim Abschied von Ibnu Sutowo erwähnte dieser mir gegenüber, ich solle ihn wenn möglich am Nachmittag des nächsten Tages um 15 Uhr in seinem Privathaus besuchen, er hätte einige Fragen betreffend Telekommunikation für die *PERTAMINA*.

Punkt 15 Uhr betrat ich am folgenden Tag sein Privathaus in der Jalan Tanjung No. 16 im Stadtteil Menteng von Jakarta. Ibnu Sutowo erwartete mich bereits. *Ich liebe Pünktlichkeit, genauso wie die Deutschen,* sagte er. Ich richtete ihm Grüße von meinen Geschäftspartnern Daan Yahya und Wibowo aus, die mit ihm in der *PETA*[2] und in dem Unabhängigkeitskampf von 1945 bis Dezember 1949 gegen die wiederkehrenden Niederländer in führenden Positionen tätig waren.

Ibnu Sutowo hatte Medizin studiert und leitete Krankenhäuser in Sumatra. Später war er Offizier in der indonesischen Armee, in der er bis zum Lt. General befördert wurde. 1957 wurde er von Präsident Sukarno und General Nasution als Präsident-Direktor der mächtigen staatlichen Öl- und Gasgesellschaft *PERTAMINA* eingesetzt. Als ich ihn in seinem Privathause traf, war bereits Präsident Suharto an der Macht und Ibnu Sutowo war neben dem Präsidenten einer der mächtigsten Männer in Indonesien.

Als Ibnu Sutowo mich ins Haus führte, fiel mein Blick sofort auf einen Schrank, der meinem bis ins Detail glich. Nun besaßen neben mir der Präsident Indonesiens und dieser mächtige Mann so einen Schrank! Jetzt wurde ich richtig neugierig. Nach Ende des Gesprächs über den Ausbau der Telekommunikation für die *PERTAMINA* lenkte ich das Gespräch auf den Schrank. Aus taktischen Gründen wollte ich nicht verraten, dass sich genau der gleiche Schrank in meinem Besitz befand. Ibnu Sutowo teilte mir mit, dass seine Eltern – die in Grobogan, etwas östlich von Semarang gewohnt hätten – ihm diesen Schrank vermacht hätten. Also auch hier Semarang! Nun schon das zweite Mal! Seine Eltern hätten ihm erzählt, dass dieser Schrank mit dem Kap-Regiment des Deutschen Kaisers nach Niederländisch-Indien gekommen wäre. Der gleiche Schrank würde im Präsidentenpalast stehen. Das wusste ich ja bereits!

Nun war mein Interesse geweckt und als ich wieder nach Hause kam, begann ich sofort zu recherchieren. Internet gab es damals natürlich noch nicht. Ich hatte 1963 das Nachschlagewerk ‚Der große Brockhaus', Ausgabe 1953, nach Indonesien mitgenommen. Darin fand ich gar nichts. Erst in der Bibliothek der Deutschen Botschaft wurde ich fündig. Es war natürlich nicht der Deutsche Kaiser, der das Kap-Regiment nach Niederländisch-Indien entsandte, es war auch nicht der König von Württemberg! Es war Herzog Carl Eugen von Württemberg (1728-1793), der das Kap-Regiment an die Niederländer verkaufte. Offiziell hieß das Söldnerheer ‚Infanterie-Regiment-Württemberg'. Anfangs wurde das Söldnerheer Kap-Regiment genannt. Den Soldaten wurde vorgegaukelt, es würde ‚nur' zum Kap der Guten Hoffnung in Südafrika gehen. Dort blieb aber nur ein winziger Teil der Truppe, weitaus die meisten mussten weiter nach Niederländisch-Indien fahren.

1787 sandte der Herzog Carl Eugen von Württemberg für 300 000 Gulden ein Söldnerheer mit 2000 Soldaten und Offizieren zur Unterstützung der VOC[3] in die Kolonie Niederländisch-Indien. Es waren meist Abenteurer, die Glück und Wohlstand in dem unbekannten tropischen Land suchten. Die Sterberate war extrem hoch. Vertragsgemäß wurden laufend Ersatzmannschaften nachgeschickt, bis 1795 nochmals 1.200 Mann! Selbst seine eigenen Söhne verschacherte der Herzog von Württemberg an die Holländer, allerdings als Offiziere in leitender Position. Er hatte genügend Kinder zur Auswahl. Seine Frauen und Konkubinen gebaren ihm über 150 Nachkommen, darunter 77 anerkannte Söhne, denen er die unterschiedlichsten Namen gab. Darunter waren Namen wie von Ostheim, von Württemberg, von Wolzogen, von Winckelmann und von Franquemont. Sechs seiner Söhne hatten den Nachnamen ‚von Franquemont'. Er verkaufte sechs seiner Söhne als Offiziere nach Niederländisch-Indien, vier davon hatten den Namen ‚von Franquemont' – benannt nach der kleinen Grafschaft

Montbéliard im Osten Frankreichs, die damals zu Württemberg gehörte. Bis zum Zweiten Weltkrieg konnte man den Namen von Franquemont in Indonesien nachverfolgen. Die meisten der ‚von Franquemonts' hatten sich in den Tropen häuslich niedergelassen. Nur rund 100 der insgesamt 3200 nach Niederländisch-Indien entsandten Männer, kehrten nach Deutschland zurück.[4]



Die Grafschaft Franquemont in Frankreich[6]

Der schwäbische Dichter Christian Friedrich Daniel Schubart hatte dieses tragische Ende des Regiments vorausgesehen. Er schrieb 1787:

Künftigen Montag geht das aufs Vorgebirg der guten Hoffnung bestimmte württembergische Regiment ab. Der Abzug wird einem Leichenkondukte gleichen, denn Eltern, Ehemänner, Liebhaber, Geschwister, Brüder, Freunde verlieren ihre Söhne, Weiber Liebchen, Brüder, Freunde - wahrscheinlich auf immer. Ich hab ein paar Klagelieder auf diese Gelegenheit verfertigt um Trost und Mut in manches zagende Herz auszugiessen. Der Zweck der Dichtkunst ist, nicht mit Geniezügen zu prahlen, sondern ihre himmlische Kraft zum Besten der Menschheit zu gebrauchen.

Sein Kap-Lied (*folgende Seite*) erhielt eine ungeheure Verbreitung.[5]

Die von Herzog Carl Eugen von Württemberg nach Niederländisch-Indien entsandten sechs unehelichen Söhne waren:
- *Oberstleutnant Graf Friedrich Wilhelm von Franquemont* (1744-1790). Er war der älteste der entsandten Franquemonts. Auf der Reise nach Niederländisch-Indien verblieb er mit Ersatztruppen des Kap-Regiments in der Kap-Provinz im südlichen Afrika und verstarb dort 1790.



Graf Friedrich Wilhelm von Franquemont[7]

Das Kaplied

Auf, auf! ihr Brüder und seid stark
der Abschiedstag ist da!
Schwer liegt er auf der Seele, schwer
Wir sollen über Land und Meer
ins heiße Afrika.

Ein lichter Kreis von Lieben steht,
ihr Brüder, um uns her:
Uns knüpft so manches theure Band
An unser deutsches Vaterland,
Drum fällt der Abschied schwer.

Dem bieten graue Eltern noch
Zum letzten Mal die Hand;
Den kosen Brüder; Schwester Freund;
Und alles schweigt, und alles weint,
Totblaß von uns gewandt.

Und wie ein Geist schlingt um den
Hals
Das Liebchen sich herum:
Willst mich verlassen, liebes Herz,
Auf ewig? und der bitt're Schmerz
Machts arme Liebchen stumm.

Ist hart! drum wirble du, Tambour,
Den Generalmarsch drein.
Der Abschied macht uns sonst zu
weich,
Wir weinen kleinen Kindern gleich;
Es muß geschieden sein.

Lebt wohl, ihr Freunde! Sehn wir uns
Vielleicht zum letzten Mal,
So denkt, nicht für die kurze Zeit,
Freundschaft ist für die Ewigkeit,
Und Gott ist überall.

An Deutschlands Grenze füllen wir
Mit Erde uns're Hand,
Und küssen sie, das sei der Dank
Für deine Pflege, Speis' und Trank,
Du liebes Vaterland!

Wenn dann die Meereswoge sich
An unsem Schiffen bricht,
So segeln wir gelassen fort;
Denn Gott ist hier und Gott ist dort,
Und der verläßt uns nicht!

Und ha, wenn sich der Tafelberg
Aus blauen Düften hebt,
So strecken wir empor die Hand,
Und jauchzen: Land! ihr Brüder Land!
Daß unser Schiff erbebt

Und wenn Soldat und Offizier
Gesund ans Ufer springt,
Dann jubeln wir, ihr Brüder ha!
Nun sind wir ja in Afrika.
Und alles dankt und singt

Wir leben drauf im fernen Land
Als Deutsche brav und gut,
Und sagen soll man weit und breit
Die Deutschen sind doch brave Leut,
Sie haben Geist und Muth.

Und trinken auf dem Hoffnungskap
Wir seinen Götterwein,
So denken wir von Sehnsucht weich,
Ihr fernen Freunde, dann an euch,
Und Thränen fließen drein.

- *Leutnant Philip August David von Franquemont* (1769-1830), (in der Literatur wird er auch manchmal ‚von Franquemont I' genannt). Er erreichte Batavia 1791 und heiratete dort die Witwe C. J. Elbers. Er verstarb 1830 in Niederländisch-Indien.
- *General Graf Friedrich von Franquemont* (1770-1842), (auch ‚von Franquemont II'). Er verblieb als Mitglied des Regimentstabs in Ceylon und kehrte nach Deutschland zurück, wo er 1813 an der ‚Völkerschlacht bei Leipzig' und 1815 an der ‚Schlacht bei Waterloo' teilnahm. Von 1816 bis 1829 war er unter König Wilhelm I. Friedrich Karl sogar Württembergischer Kriegsminister.
- *Oberst Karl David von Franquemont* (auch ‚von Franquemont III'). Er verblieb in Niederländisch-Indien, wo er 1811 verstarb.

Die beiden Söhne mit anderen Namen waren:
- *Major Karl von Ostheim.* Er verstarb 1793 in Batavia.
- *Kapitänleutnant Karl Alexander von Ostheim.* Nach Auflösung des Regiments Württemberg trat er in die Dienste der VOC ein und verstarb 1821 in Niederländisch-Indien.

Der Bataillonsstab und drei Kompanien, sowie eine sogenannte Jäger-Kompanie waren in Semarang stationiert, wo Offiziere und die Truppe in einer Kaserne untergebracht waren. Semarang war das Zentrum des ‚Infanterie-Regiments-Württemberg'.



Kaserne, in der das ‚Infanterie-Regiment-Württemberg' in Semarang einquartiert war.[8]

Nun hatte ich schon wieder zwei Teile des Puzzles gefunden, die zu meinem Schrank passten: Herr Lee sagte mir, dass der Schrank von seiner Familie aus Semarang stammen würde und dass er vor langer Zeit von einer damals einflussreichen Eigentümerin einer Batikfabrik mit einem französisch klingenden Namen erworben wurde. Er konnte sich allerdings nur noch an einen Teil des Namens der früheren Besitzerin erinnern, der irgendetwas mit einem *Gunung*, einem Berg, zu tun hatte. Nun, der Name Franquemont, enthält das französische Wort ‚Mont' für Berg. Das passt also auch zusammen und Ibnu Sutowo hörte von seinen Eltern, dass sein Schrank mit dem ‚Infanterie-Regiment-Württemberg' nach Niederländisch-Indien gekommen wäre, und die waren in Semarang stationiert. So langsam passt das Puzzle Schrank mit Franquemont und Semarang zusammen. Aber weiter forschte ich zunächst nicht.

Als ich viele Jahre später in Deutschland war, hatte der bis dahin *Kussenkast* genannte Schrank einen Ehrenplatz in der Diele meines Hauses am Fuße der Burg Hohenzollern bei Hechingen im Süden Deutschlands. Eines Tages musste eine Reparatur an einem antiken Schränkchen aus Sumatra durchgeführt werden. Ich bestellte den bekanntesten Restaurator aus Tübingen zu mir. Als er mein Haus betrat, blieb sein Blick sofort an dem Kussenkast hängen. *Wo haben sie denn diesen Schrank her?* fragte er. *Das ist ein oberschwäbischer Barockschrank!* Ein oberschwäbischer Barockschrank und kein holländischer *Kussenkast*? So eine Überraschung! Dabei blieb es dann auch. Aber ‚Schwaben' war ein weiterer Hinweis auf das ‚Infanterie-Regiment-Württemberg' und die schwäbischen ‚Franquemonts'.

Bei seinem nächsten Besuch erwähnte der Restaurateur, dass er auch die Antiquitäten von dem Prinzen von Hohenzollern oben auf der Burg restaurieren würde. Der hätte eine große Sammlung von antiken Schränken und sammle auch weiter. Bei seinem letzten Besuch auf der Burg Hohenzollern hätte er dem Prinzen von meinem oberschwäbischen Barockschrank erzählt. Er wäre daran interessiert und der Restaurateur überbrachte mir auch gleich ein Angebot. Ich wollte den Schrank aber behalten und lehnte ab. Er erfreute mich bereits in Jakarta, begleitete mich trotz seines großen Gewichts mehrere Jahre in Australien und reiste dann mit mir zurück in den Süden Deutschlands.

Der Prinz von Hohenzollern machte mir über den Restaurateur noch mehrere, immer höhere Angebote, aber ich ließ mich nicht erweichen! Nun steht der oberschwäbische Barockschrank seit 1998 in meiner Wohnung in Bonn inmitten von Antiquitäten aus Indonesien, und da scheint er sich sehr wohl zu fühlen.

Nun erhielt ich kürzlich Informationen, durch die sich der Kreis der Spekulationen endlich schloss und zu Gewissheiten wurde. Ich hatte Besuch von Rudolf Smend, dem Eigentümer der Galerie Smend und des Batikmuseums in Köln. Er leitet bis heute die Galerie, die ausgefallene und kostbare Textilien von Textilkünstlern in den Ausstellungsräumen zeigt. Der Schwerpunkt liegt auf Batik aus Indonesien. Wir redeten und redeten, wobei auch von mir in Zusammenhang mit meinem oberschwäbischen Barockschrank der Name ‚Franquemont' fiel. Da wurde Herr Smend plötzlich hellhörig und sagte, den Namen gibt es auch in Zusammenhang mit sehr wertvoller Batik. Nun wurde auch ich hellhörig, denn seinerzeit, beim Erwerb des Schrankes, sagte mir Herr Lee, dass seine Vorfahren vor vielen Jahren den Schrank in Semarang von einer damals einflussreichen Eigentümerin einer Batikfabrik mit einem französisch klingenden Namen erworben hätten. Nun passte ein weiteres Puzzleteil mit den anderen zusammen: Infanterie-Regiment-Württemberg mit Semarang, mit oberschwäbischem Barockschrank, mit Batik und nun mit Franquemont.

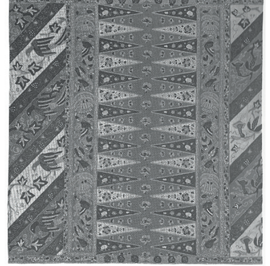
Es war Caroline Josephine von Franquemont (1817-1867), eine Urenkelin des Herzogs Carl Eugen von Württemberg. Der Großvater von Caroline Josephine von Franquemont war der bereits oben genannte Leutnant Philipp August David von Franquemont, der 1791 mit dem Regiment Württemberg nach Batavia kam. Schon kurz nach seiner Ankunft heiratete er die Witwe C.J. Elbers. Sie hatten drei Söhne und eine Tochter. Der älteste Sohn Mattheys von Franquemont heiratete seine erst 16 Jahre alte Cousine Charlotte Elisabeth von Franquemont. Sie ist die Mutter von Caroline Josephine von Franquemont.[9]

Caroline Josephine von Franquemont hatte 1840 zunächst in Surabaya eine Werkstatt für die Produktion von Batikstoffen. Es war das erste Batikunternehmen einer europäischen Frau in Java. Nur fünf Jahre später eröffnete sie ihre Batikfabrik in Ungaran (damals Oengaran), einem Luftkur- und Badeort am Fuße des Vulkans Ungaran. Der Ort ist auf der Landstraße 14 weniger als 20 Kilometer von Semarang entfernt. Semarang war schon damals eine reiche Stadt, in der viele wohlhabende Holländer und wichtige Kunden wohnten. Das und das gesündere Klima wird der Grund gewesen sein, weshalb sie in den Bergort Ungaran in die Nähe von Semarang zog.

Ein weiterer Grund wird gewesen sein, dass Pekalongan nur knapp 100 Kilometer westlich von Semarang liegt. Pekalongan war bereits damals ein Zentrum der Batikindustrie und im Umfeld dieser Stadt und auch in Semarang selbst gab es viele Frauen, die das Batikhandwerk beherrschten. Der Ort Pekalongan ist bis heute für seine ausgefallenen Batikstoffe bekannt. Handgemalte und gestempelte Batiken sind die wichtigsten Pfeiler der Wirtschaft.

Caroline Josephine von Franquemont war die Erste, die Batikstoffe mit einer Mischung von Mustern aus dem traditionellen *Coastel Batik* Javas und europäischen Mustern herstellte. Auch ein Einfluss von Farbe und Formen aus Indien und China ist auf ihren Batiken festzustellen. Sie waren besonders farbenfreudig und wurden *Batik Belanda* genannt, ‚Holländische Batiken'. Ihre Kunden waren fast ausschließlich in Niederländisch-Indien ansässige Holländerinnen und Mischlinge, sowie die reichen Chinesen aus Semarang. Caroline Josephine von Franquemont wird bis heute in Indonesien als ‚Mutter der *Batik Belanda*' geehrt.





Eine Batik aus der Sammlung von König Rama V. aus Siam, die aufgrund der Farbe und des Musters Caroline Josephine von Franquemont zugeordnet wird.[10]

Berühmt wurde sie schon zu Lebzeiten durch das von ihr aus Pflanzen kreierte einzigartige und waschechte Grün, dessen Geheimnis sie streng hütete. Die in Indonesien hergestellten Batiken zeigen zum Teil heute noch Teile ihrer Entwürfe.[11]

Caroline Josephine von Franquemont hat nie geheiratet. Über ihren Tod wurde immer viel spekuliert. Einmal soll sie 1867 durch die Eruption des Vulkans Gunung Ungaran getötet worden sein, dann wieder durch ein starkes Erdbeben, das auch in diesem Jahr stattgefunden haben soll. Nach einer dritten Version verstarb sie nach langer schwerer Krankheit. Bisher vertrat ich die Meinung, dass die erste Version die richtige sei, da diese Version auch in dem Standardwerk über Batik Belanda von Harmen C. Veldhuisen[12] genannt wird. Er schrieb sogar, dass Caroline Josephine von Franquemont mitsamt ihrer Fabrik bei dem Vulkanausbruch von den Lavaströmen mitgerissen wurde.

Diese Spekulationen kann ich nach Informationen von Dr. Werner Kraus vom ‚Centre for Southeast Asian Art' in Passau nun endlich beenden. Eine Eruption des Vulkans Ungaran wurde seit Menschengedenken nicht verzeichnet. Werner Kraus hat mir die Todesanzeige von Caroline Josephine von Franquemont aus dem Java-Bode jener Zeit zukommen lassen, die wie folgt lautet:
Heden overleed alhier, ne een langdurige ziekte, mejufvrouw C.J. Franquemont, veelgeliefde zuster van T.C. Franquemont. Oenarang, 14. Junij 1867. Eenige kennisgave.
Übersetzt: ‚Heute verstarb hier, nach langer Krankheit, das Fräulein C.J. Franquemont, die geliebte Schwester von T.C. von Franquemont. Oenarang, 14. Juli 1867. Zur Kenntnisnahme.'
Das geheime Rezept ihrer grünen Farbe nahm sie mit ins Grab.

Thomas Carl von Franquemont[13], der Bruder von Caroline Josephine von Franquemont, war ihr Nachlassverwalter. Er versteigerte den Besitz seiner Schwester am 6. Juli 1867. In der Zeitung *De Locomotief* vom 1. Juli 1867 wurden neben Kleidern und Büchern auch *Europees en Bataviasche Meubelen*, also europäische und batavische Möbel versteigert. War da vielleicht mein oberschwäbischer Barockschrank dabei und wurde von der Familie Lee ersteigert?

In nachfolgenden Auktionen wurden noch ihre Gerätschaften der Batikfabrik, Gold und Silberwaren sowie ihr Schmuck versteigert. Wie Werner Kraus richtig sagt, wurde nichts durch einen Vulkanausbruch zerstört. Caroline Josephine von Franquemont war, wie die Aufzählungen der zu versteigernden Teile beweisen, eine reiche Frau. Zu ihrem Besitz gehörten außer der Batikfabrik noch zwei Häuser.

Eine Nachbarin von Caroline Josephine von Franquemont war Catharina Carolin van Oosterom. Auch sie produzierte hochwertige Batikstoffe. Nach dem Tod von Caroline Josephine von Franquemont versuchte

sie, deren grüne Farbe nachzumachen. Nach vielen Experimenten gelang ihr ein ähnliches Grün. Sie nannte es *Hidjau Prankemon*, Prankemon Grün. Dabei muss man wissen, dass Indonesier kein ‚F' aussprechen können und dafür ein ‚P' verwenden. Zum Beispiel wird aus Fabrik – Paprik, oder aus Foto – Poto. Daher hat sie den Namen ‚Franquemont' auf Bahasa Indonesia in ‚Prankemon' verballhornt.

Caroline Josephine von Franquemont hat ihre Batikstoffe nie signiert. Daher ist es sehr schwierig, ihr bestimmte Stoffe zuzuordnen. Rudolf Smend hat dazu eine interessante Geschichte zu erzählen: König Chulalongkorn von Siam[14] reiste im 19. Jahrhundert dreimal nach Java. Er interessierte sich für die Kunst und Kultur Javas, besonders aber für Batik. Er sammelte eine große Anzahl von hochwertigen Batikstoffen und verschiffte sie nach Bangkok. Hier wurden die Kisten im Königspalast aufbewahrt und vergessen. Erst Königin Sirikit[15] kümmerte sich endlich um die wertvollen Stoffe und gründete das ‚Queen Sirikit Museum of Textile'. Das Museum, in dem indonesische und thailändische Batiken zu sehen sind, ist in einem wunderschönen historischen Gebäude im Areal des Königspalastes untergebracht. Dort werden auch Batiken gezeigt, die aufgrund ihrer Muster und des besonderen Grüns Caroline Josephine von Franquemont zugeordnet werden.

Die von Franquemonts waren bis Ende des Zweiten Weltkriegs in Niederländisch-Indien noch weit verbreitet. Besonders viele von Franquemonts gab es in Semarang, Surabaya, Batavia und Pasuruan in Ost-Java. Nachdem die Republik Indonesien 1945 unabhängig geworden war, kehrten die Nachkommen der von Franquemonts nach Europa zurück, andere waren bereits in der indonesischen Gesellschaft unter anderen Namen untergegangen. Der Name Franquemont verschwand aus Indonesien. Trotz vieler Bemühungen ist es mir nicht gelungen, auch nur einen einzigen Franquemont auf Java zu lokalisieren. In Deutschland fand ich einen von Franquemont in Berlin, in den Niederlanden keinen. Wo sind die Franquemonts verblieben?

Auf den Banda-Inseln der südlichen Molukken soll es noch Gräber der von Franquemonts geben. Ich habe bei bisher zwei Besuchen der Banda-Inseln[16] diese Gräber noch nicht entdeckt. Ich habe aber nun neue Hinweise erhalten und hoffe, dass es mir bei einem geplanten nächsten Besuch gelingen wird. Bisher habe ich nur auf Friedhöfen der Insel Bandaneira geforscht. Es gibt aber auch noch Gräber auf weiteren vier Inseln.

Diese letzten Hinweise von Rudolf Smend und Werner Kraus schlossen nun den Kreis. Ich bin jetzt sicher, dass alle drei in Indonesien entdeckten oberschwäbischen Barockschränke von den Franquemonts nach Java gebracht wurden. Nach einer Weltreise vom Schwabenland nach der Insel Java, von dort mit mir nach Australi-

en, ist mein Schrank nun zunächst in seine Heimat im Schwabenland zurückgekommen. Aber jetzt ziert er schon seit fast 25 Jahren meine Wohnung in Bonn hoch über dem Rhein und er ist ein Blickfang für jeden Besucher. Es ist mir eine Genugtuung, endlich sein Geheimnis gelüftet zu haben. Es bleibt aber immer noch ein Rätsel, weshalb die von Franquemonts so schwere Schränke um die halbe Welt bis nach Niederländisch-Indien mitgenommen hatten.

Es gibt indonesische Historiker, die behaupten, dass durch die privaten Aktivitäten der insgesamt nach Niederländisch-Indien entsandten 3200 schwäbischen Söldner, mindestens fünf Prozent aller Indonesier württembergisches Blut in den Adern hätten. Das wären heute immerhin rund 13 Millionen! Denkbar wäre das schon.

Honi soit qui mal y pense!

Quellen:

1 *Collectie Tropenmuseum Glodok wijk te Djakarta TMnr 10014952.rar*
2 *der von Sukarno gegründeten freiwilligen Armee der ‚Verteidiger des Vaterlandes' während der japanischen Besetzung Indonesiens*
3 *Vereenigde Oostindische Compagnie, Dutch East India Company*
4 *Siehe auch Heinrich Seemann, Spuren einer Freundschaft, Deutsch-Indonesische Beziehungen vom 16. Bis 19. Jahrhundert, Jakarta 2000 und Von Goethe bis Nolde. Indonesien in der deutschen Geisteswelt, 1998*
5 *Aus: https://gedichte.xbib.de/Schubart_gedicht_Kaplied.htm*
6–8 *Wikipedia Commons*
9 *Aus Harmen C. Veldhuisen, Batik Belanda 1840 – 1940, 1993*
10 *Bild aus dem Katalog der Ausstellung ‚Batiksammlung von König Rama V'*
11 *Informationen von Rudolf Smend 12 Harmen C. Veldhuisen, Batik Belanda 1840-1940, Dutch Influense in Batik from Java, History and Stories, Jakarta. 1993*
13 *Geboren 1819 in Surabaya, gestorben 1887 in Monte Carlo*
14 *1853-1910, auch Rama V genannt, Siam ist heute Thailand*
15 *1932- , heute 88 Jahre alt*
16 *Siehe mein Buch: Horst H. Geerken, Das Gold der Bandas: Die Geschichte der Muskatnuss. Der verhängnisvolle Schatz der vergessenen Inseln, die einst Weltgeschichte schrieben, 2019*



Impressum

kita – Das Magazin der Deutsch-Indonesischen Gesellschaft
kita = indonesisch ‚wir',
das Gegenüber mit einschließend

Herausgeber
Deutsch-Indonesische Gesellschaft
e.V. Köln, www.dig-koeln.de

Themenschwerpunkte 2021
1 - Boots- und Schiffsrouten
2 - Indonesien und Surinam
Redaktionsschluss: 15. August 2021
3 - Heilpflanzen
Redaktionsschluss: 15. November 2021

Redaktion
Helga Blazy (V.i.S.d.P.), Michael Groß, Sabine Müller, Svann Langguth

Redaktionsanschrift
kita c/o Dr. Helga Blazy
Hermann-Pflaume-Str. 39, 50933 Köln
blazy@dig-koeln.de

Einsendung von Beiträgen
Textbeiträge und Bilder (hochaufgelöst) bitte an die Anschrift der Redaktion senden, möglichst per Datenträger oder per E-Mail: blazy@dig-koeln.de

Abo-Preis: 30 Euro (inkl. Versand) für drei Ausgaben pro Jahr

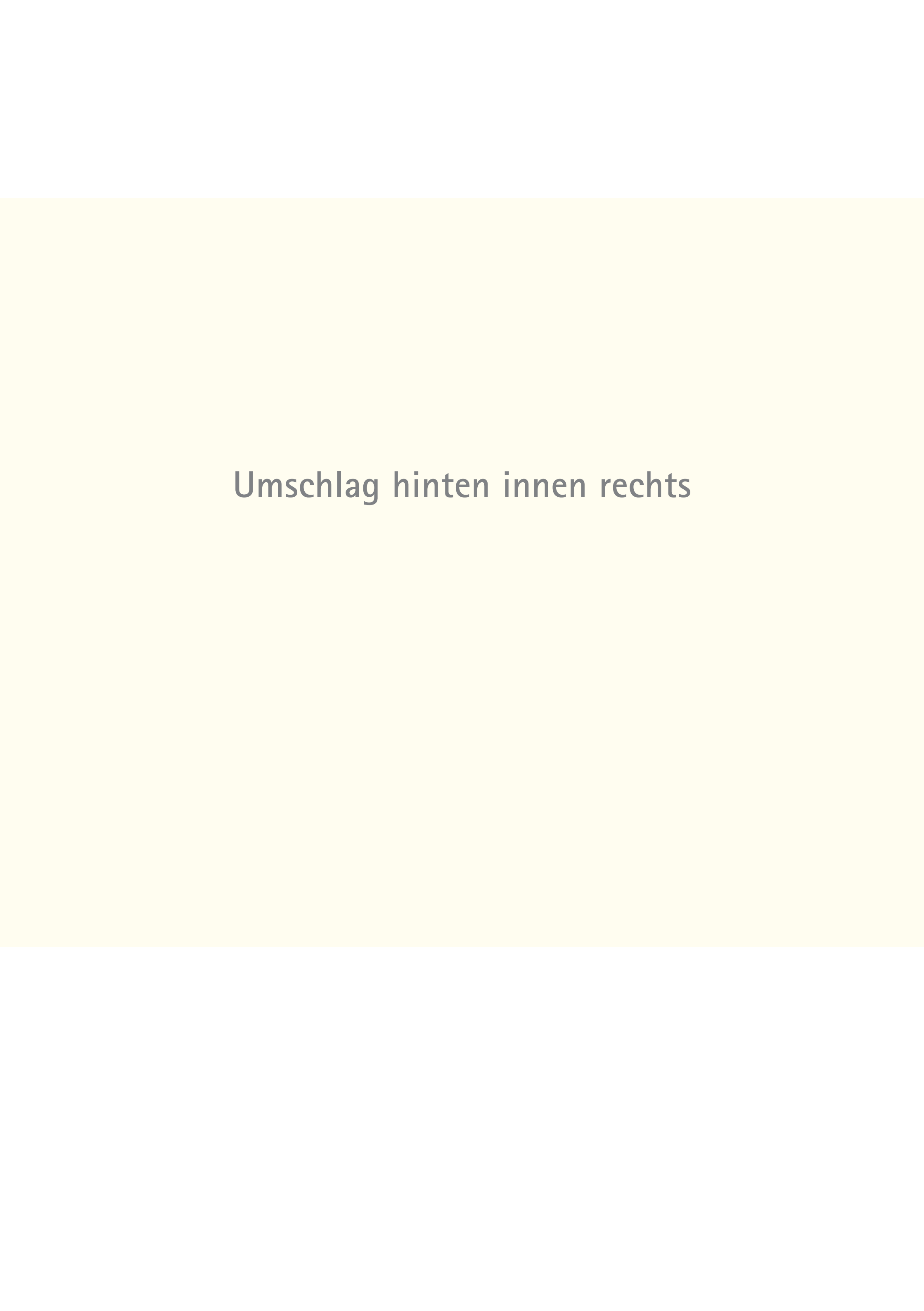
Anzeigen
Preisliste auf Anfrage

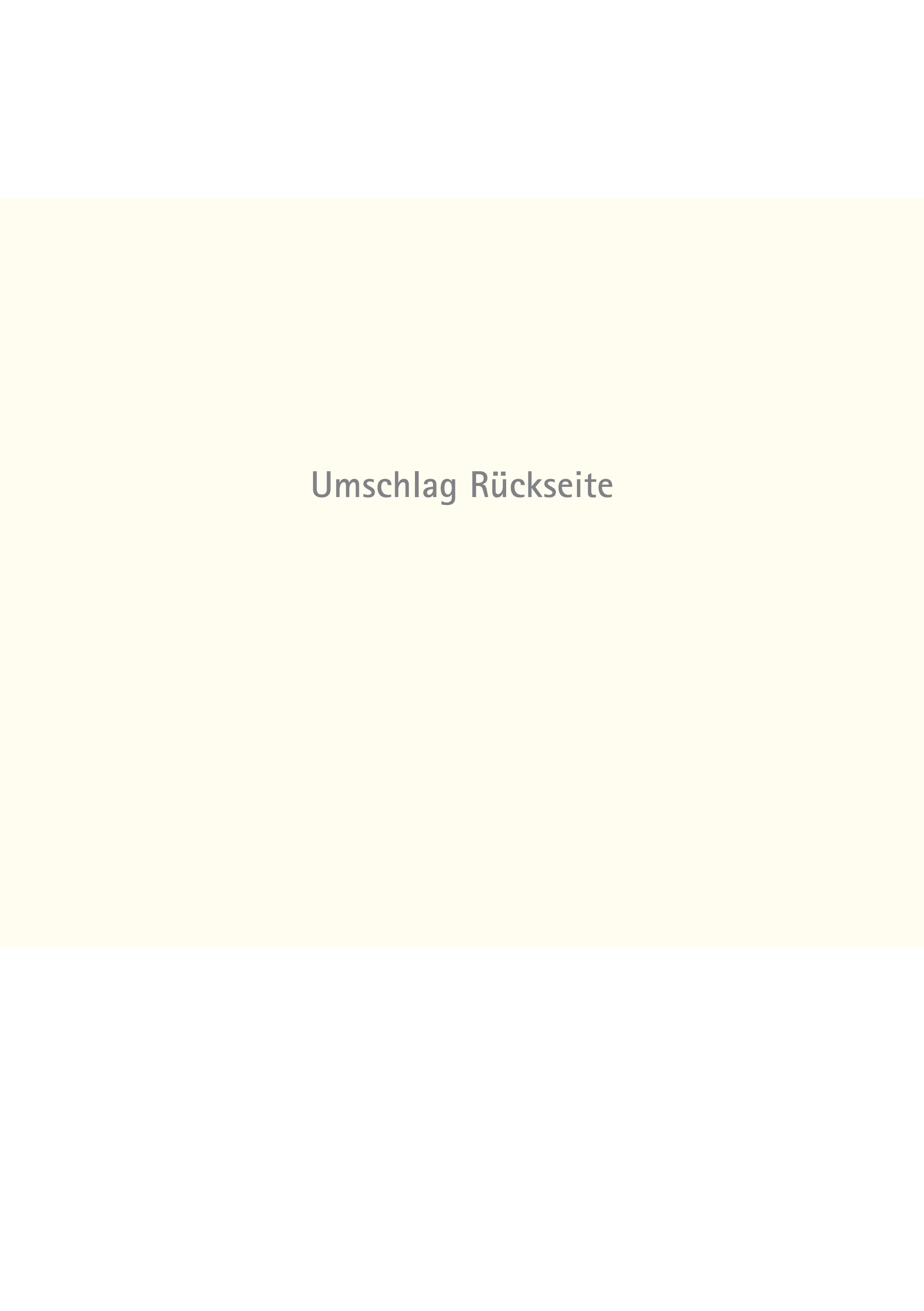
Bildnachweis
Titelbild: © Meyer Werft
S. 53: © Peter Berkenkopf
S. 58, 60, 68: © Meyer Werft
S. 61: © PT. Pelni
S. 85-94: © Horst H. Geerken

Grafik/Layout
Olivia Ockenfels, Köln
odecologne grafik+webdesign

Druck
Jürgen Brandau, Köln

Die im Heft abgedruckten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!


Umschlag hinten innen rechts


Umschlag Rückseite